РѢКИ

СИБИРИ И РОССІИ

И

СИБИРСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.



КАЗАНЬ.
Типографія В. М. Ключникова, Бол. Проломная ул., соб. домъ.
1884.

По случаю спѣшной работы вкрались слѣдующія опечатки, которыя, предварительно чтенія, и просимъ исправить.

Стран.		Строк.	Напечатано:	Слѣдуетъ читать:
18	сверху	19	1881	1880
20	„	15	80	70
25	„	6	duo	quo
26	снизу	1	бездѣйствуютъ, а зимою дожидаются....	бездѣйствуютъ зимою, а дожидаются....
29	„	7	не невозможое	не невозможно

Въ Приложеніи I, стр. VII, VIII, IX неправильно поставлены №№, а именно: гдѣ поставленъ теперь № 139, тамъ вовсе не нужно №, а № 139 слѣдуетъ поставить вмѣсто № 140-го, 140-й вмѣсто 141-го и т. д.

Цензурою дозволено. Казань. 20 Іюля 1884 года.

Водная система Сибири, по числу и величинѣ рѣкъ, безспорно принадлежитъ къ лучшимъ не только въ Европѣ и Азіи, но и въ остальныхъ частяхъ свѣта. Въ Сибири протекаютъ величайшія въ мірѣ рѣки, прорѣзывая пространства въ нѣсколько тысячъ верстъ каждая. Рѣки эти, съ своими многочисленными и многоводными притоками, составляютъ природную, въ полномъ смыслѣ—Богомъ данную сѣть водяныхъ путей сообщенія на громаднѣйшей территоріи.

Назовемъ изъ сибирскихъ рѣкъ главнѣйшія:

1) **Обь.** Образуясь отъ сліянія рѣкъ *Біи* и *Катуни*, въ 15 верстахъ ниже города Бійска, рѣка эта обезпечена правильнымъ и постояннымъ притокомъ воды изъ нагорныхъ озеръ и горныхъ рѣчекъ, чрезъ что она не мелѣетъ въ продолженіи всего лѣта. У города Барнаула Обь шириною 350 саж., у Колывани—800; въ Тобольской губ. она достигаетъ (съ островами) ширины въ 50 верстъ, ширина же русла отъ 450 до 1000 саж. Длина Оби 3200 верстъ, глубина отъ 3-хъ до 15-ти саж. на всемъ протяженіи. На этой рѣкѣ слѣдующіе города: *Барнаулъ*—13702 жит., *Бійскъ* (собственно на р. Біи)—6697 жит., *Колывань*—3677 жит., *Томскъ* (собственно на р. Томь) 25899 жит., *Нарымъ*—2020 жит., *Сургутъ*—1130 жит., *Березовъ*—1659 жит., *Обдорскъ*.

Енисей, беря начало свое въ Китайской Имперіи, течетъ въ предѣлахъ Енисейской губ. Начиная отъ впаденія Ангары, Енисей, постепенно расширяясь, достигаетъ у устья ширины до 60 верстъ. На немъ города: *Енисейскъ* — 11400 жит., *Туруханскъ* — 119 жит., Минусинскъ (на притокѣ Енисея)—7406 жит. и Красноярскъ—16,802 жит.

Ангара, притокъ Енисея. На ней города: *Иркутскъ*—33800 жит.; *Балаганскъ*—901 жит.

Иртышъ. Беря начало изъ озера Нуръ-Зайсана, протекаетъ по Семипалатинской области и Тобольской губ.; длина теченія 2740 верстъ; впа-

даетъ въ Обь въ 560 верстахъ отъ г. Тобольска. Ширина Иртыша въ Тарскомъ округѣ—200, ближе къ устью—300—400 саж.; глубина въ Омскомъ округѣ—1½ саж., въ Тарскомъ—3, въ Тобольской губ.—къ лѣвому берегу—6, къ правому—7—10 саж. При сліяніи съ Обью глубина 8 саж. Города: *Усть-Каменогорскъ*—3489 жит., *Семипалатинскъ*—10140 жит., *Омскъ*—27160 жит., *Тара*—6469 жит., *Тобольскъ*—18459 жит., *Павлодаръ*—1320 жит.

Тоболъ. Впадаетъ у Тобольска въ Иртышъ; течетъ по Тобольской губ. болѣе 500 верстъ. Ширина его въ Курганскомъ округѣ до 60 саж., въ Тобольскомъ до 100 саж., при впаденіи въ Иртышъ—185 саж.; глубина: въ Курганскомъ округѣ не менѣе 1½ саж., а въ Тобольскомъ болѣе 2-хъ саж. Кромѣ Тобольска, на немъ города: *Курганъ* съ 7878 жит. и *Ялотуровскъ*—3394 жит.

Ишимъ—беретъ свое начало въ Киргизской степи. Течетъ по Тобольской губ. около 500 верстъ. На немъ города: *Ишимъ*—5843 жит. и *Петропавловскъ*—8027.

(Ишимъ и Тоболъ вполнѣ судоходныя рѣки; протекаютъ по округамъ—Ишимскому, Курганскому и Ялотуровскому, гдѣ хлѣбопашество, скотоводство, сельская промышленность и торговля развиты значительнѣе, чѣмъ въ остальныхъ округахъ Тобольской губ. Здѣсь масса народонаселенія составляетъ ²/₃ всего числа жителей въ губерніи).

Тура, притокъ Тобола, шириною до 75 саж. Пароходы по этой рѣкѣ доходятъ до г. Тюмени. Впрочемъ, бываютъ рѣдкіе случаи, что большіе пароходы не доходятъ до этого города и кончаютъ рейсы у деревни Артамоновой, ниже на 235 верстъ; тогда товары и пассажиры переправляются въ Тюмень на гребныхъ судахъ, или мелко-сидящихъ пароходахъ. На этой рѣкѣ слѣдующіе города: *Тюмень* съ 15512 жит. и *Туринскъ*—4208 жит.

Тавда, притокъ Тобола; длина 430 верстъ, ширина 30—40 саженъ.

Исеть, тоже притокъ Тобола. На ней городъ *Шадринскъ* съ 11531 жит.

Ница, притокъ Туры, сплавная отъ г. *Ирбита* (4212 жит.). Не смотря на скромную цифру жителей этого города, онъ извѣстенъ всей

торгующей и промышленной Россіи. Ирбитская ярмарка, послѣ Нижегородской, самая значительная въ имперіи; привозъ на нее товаровъ достигаетъ суммы въ 40,000,000 руб.

Омъ, притокъ Иртыша. Кромѣ *Омска,* на этой рѣкѣ городъ *Каинскъ* съ 5406 жит.

Кеть, впадаетъ въ Обь близъ г. *Нарыма,* въ коемъ 2284 жит.

Чулымъ, впадаетъ въ Обь. Города: *Ачинскъ* съ 5576 жит. и, на притокѣ Чулыма, рѣкѣ Кіи, *Маріинскъ* съ 7461 жит.

Вскрытіе и замерзаніе сибирскихъ рѣкъ.—Имѣющіяся наблюденія показываютъ, что вскрытіе и замерзаніе сибирскихъ рѣкъ Обьской системы совпадаетъ со вскрытіемъ и замерзаніемъ рр. Камско-Волжскаго бассейна.

Такъ *Иртышъ*, у Тобольска, по среднему выводу за 36 лѣтъ, вскрывается 1-го мая и замерзаетъ 7 ноября, что составитъ 189 дней въ году, свободныхъ отъ льда. Самый ранній срокъ вскрытія—19 апрѣля, самый поздній—13 мая; самый ранній срокъ замерзанія—22 октября, самый поздній—25 ноября.

Тоболъ, у Кургана, по наблюденіямъ за 11 лѣтъ, вскрывается не ранѣе 9 апрѣля и не позднѣе 6 мая; въ среднемъ выводѣ—26 апрѣля. Покрывается льдомъ не ранѣе 17 октября и не позднѣе 19 ноября, въ среднемъ выводѣ—4 ноября. Число дней свободныхъ отъ льда 191.

Обь у Обдорска, по среднему выводу за 25 лѣтъ, свободна отъ льда 146 дней—съ 5 іюня по 29 октября; въ Барнаулѣ, по наблюденіямъ въ продолженіи 60 лѣтъ, 198 дней—съ 15 апрѣля по 30 октября.

Что касается енисейскаго бассейна, то р. *Енисей* покрыта льдомъ—у Красноярска 162 дня, Енисейска 171 день, при устьѣ до 300 дней въ году.

Пароходство въ Сибири.—На Обьской системѣ первый пароходъ былъ спущенъ въ 1845 году, въ Тюмени; на Енисеѣ первый пароходъ пошелъ въ 1863 году.

Пароходство въ Сибири усиливается съ каждымъ годомъ. Въ настоящее время на сибирскихъ водахъ плаваетъ около 80 пароходовъ и нѣ-

сколько сотъ баржъ и проч. судовъ*). За отсутствіемъ статистики, точное опредѣленіе грузоваго и пасажирскаго движенія по сибирскимъ рѣкамъ невозможно. Впрочемъ, изъ всеподданнѣйшаго отчета тобольскаго губернатора видно, что въ тобольской губерніи, въ 1868 году, кромѣ пароходовъ, плавало другихъ судовъ 402 и плотовъ 1752; судорабочихъ было 8134 чел. Затѣмъ, имѣются оффиціальныя данныя за 1878 годъ, по которымъ оказывается, что въ Тобольской губерніи *пароходами* перевезено: пассажировъ 21,308 человѣкъ, клади 4,756,310 пудъ. Эти цифры несомнѣнно на много ниже дѣйствительныхъ, такъ какъ цифры казенной статистики, особенно въ Сибири, не могутъ быть сколько-нибудь точными по самому способу ихъ полученія—безконтрольно, путемъ опроса самихъ пароходчиковъ, боящихся конкурренціи, а потому и представляющихъ всякому любопытствующему свои дѣла—такъ сказать—„въ урѣзанномъ“ видѣ. Во всякомъ случаѣ, съ 1878 г. пароходство въ Сибири увеличилось какъ количественно, такъ и качественно, по меньшей мѣрѣ удвоивъ свои обороты. Ростъ торговой промышленности въ Сибири, не смотря на всякіе тормазы, совершается очень замѣтно. Но все это еще очень далеко отъ того, что можетъ назваться началомъ пробужденія Сибири отъ исконной спячки. Предоставленная исключительно самой себѣ, Сибирь еще долго, очень долго не можетъ вполнѣ развернуть свои силы. Этому мѣшаютъ ея громадныя разстоянія и крайнее неудобство сообщенія съ внутренними рынками Имперіи.

---

*) Вотъ фамиліи нѣкоторыхъ изъ Сибирскихъ пароходовладѣльцевъ: *Курбатовъ и Игнатовъ* (11 пароходовъ и 2 строются); *Ширковъ и К°* (4 парохода); *Корниловъ* (7 пароходовъ); *Плотниковъ* (7 пароходовъ); *Королевъ* (6 пароходовъ и 1 строится); *Наслѣдники Лебедева* (1 пароходъ); *Росмаревъ* (1 пароходъ); *Подаруевъ* (2 парохода); *Функъ* (1 пароходъ 1 и паровая шкуна); *Братья Смородниковы* (4 парохода); *Шанинъ* (2 парохода); *Годаловъ* (2 парохода); *Колмаковъ* (1 пароходъ); *Смолинъ* (1 пароходъ); *Годаловъ* (2 парохода на р. Енисѣ совершаютъ рейсы между Красноярскомъ и Минусинскомъ).

Провозныя цѣны на пароходахъ:

От Тюмени до Томска . . . . 20 коп.
— — до Семипалатинска . . . . 30—35 коп.
— — до Омска . . . . 25—30 коп.
— — до Ачинска первымъ рейсомъ . . . . 25 коп.

Обратный провозъ *дешевле*.

Отъ Тюмени до Томска товары везутъ на пароходахъ срочно въ 9 сутокъ, отъ Тюмени до Семипалатинска въ 12 сутокъ. До 25 пароходовъ, плавающихъ по Обской водной системѣ, имѣютъ отъ 100—до 150 силъ каждый, остальные менѣе 100 силъ. „Ростовецъ“ и „Дельфинъ“ имѣютъ по 150 силъ; „Рейтернъ“, „Косоговскій“, „Белленченко“, „Ермакъ“, „Заря“, „Орелъ“, „Работникъ“, имѣютъ по 120 силъ; „Кознаковъ“, „Сарапулецъ“, „Союзъ“, „Тара“, „Бѣлевецъ“, „Нижегородецъ“ „Иртышъ“, „Тюменецъ“, „Михаилъ“, „Пермякъ“, „Рыбакъ“, „Алтай“, „Барнаулецъ“, „Тобольскъ“, „Москва“, „Сибирякъ“, „Побѣда“, „Анатолій“, имѣютъ около 100 силъ каждый; остальные пароходы преимущественно отъ 60 до 80 силъ.

При настоящихъ условіяхъ, Сибирское судоходство ограничивается весьма непродолжительнымъ временемъ, такъ какъ товаръ, отправленный отъ Нижняго тотчасъ съ открытіемъ навигаціи, попадаетъ на сибирскія воды (въ Тюмень) не ранѣе конца мая; точно такъ-же товаръ изъ Томска или Семипалатинска, съ расчетомъ доставить до Нижняго по водѣ, не отправляется позднѣе конца августа, такъ что навигаціей пользуются на сибирскихъ водахъ, для обмѣна товаровъ сибирскихъ на русскіе, только три мѣсяца въ году.

Въ томъ же случаѣ, когда Тюменско-Екатеринбургскій участокъ соединится съ русской сѣтью желѣзныхъ дорогъ,—обмѣнъ русскихъ товаровъ на сибирскіе будетъ продолжаться непрерывно во все время навигаціи на сибирскихъ рѣкахъ, т. е. отъ мая до октября, въ теченіи полныхъ пяти мѣсяцевъ, а иногда и болѣе, смотря по состоянію погоды.

Это дастъ новый толчекъ для развитія пароходства на сибирскихъ водахъ и поставитъ это дѣло въ особенно выгодны условія, сравнительно съ теперешнимъ его состояніемъ.

Разъединяетъ, главнымъ образомъ, Сибирь съ Россіей и, вмѣстѣ съ тѣмъ, какъ слѣдствіе этой причины, тормозитъ развитіе пароходства по сибирскимъ водамъ—это колесный перевалъ отъ Тюмени до Екатеринбурга, имѣющій протяженіе въ 300 верстъ. Провозная плата на этомъ перевалѣ неимовѣрно высокая, а именно 60—80 к. съ пуда клади. Но и за эту цѣну не всегда можно найти извозчиковъ въ достаточномъ количествѣ, что исключаетъ всякую возможность срочной доставки товаровъ. Это ли еще не тормазъ для торговли и промышленности?

Проѣздная плата здѣсь для пассажировъ (кромѣ платы за экипажъ) 4 коп. съ версты и лошади, при чемъ проѣзжающій подвергается задержкамъ на станціяхъ, что тоже исключаетъ всякое понятіе о срочности передвиженія.

Какъ извѣстно, въ 1880 г. состоялось Высочайшее повелѣніе о немедленной постройкѣ головнаго участка сибирской желѣзной дороги отъ Тюмени до Екатеринбурга. Но, работы на этомъ участкѣ начались только въ концѣ 1882 года. Работы разсчитаны Министромъ Путей Сообщенія на три года и, слѣдо-

вательно, открытіе рельсоваго пути между Тюменью и Екатеринбургомъ послѣдуетъ, вѣроятно, не раньше весны 1886 года. Такимъ образомъ, самая жгучая потребность—соединеніе бассейновъ Волги и Оби рельсовымъ путемъ—будетъ удовлетворена, наконецъ; сила пара двинетъ произведенія Сибири въ Европейскую Россію и обратно; провозъ каждаго пуда удешевится на 50—70 коп., такъ какъ желѣзная дорога, за 300 верстъ разстоянія, вмѣсто платы въ 60—70 коп. за гужевую доставку, возьметъ только 10 коп. (принимая среднимъ числомъ $^1/_{30}$ коп. съ пуда и версты). А сбереженіе времени? Гужевая доставка клади черезъ этотъ перевалъ, въ лучшую пору года, требуетъ времени 8 дней, а по чугункѣ это пространство кладь пробѣгаетъ въ одни сутки. То же сбереженіе времени и денегъ послѣдуетъ и для пассажировъ, что увеличитъ передвиженіе торгово-промышленнаго люда и обобщитъ торговые интересы населенія Сибири съ населеніемъ Европейской Россіи.

Само собою разумѣется, что все это въ высшей степени благодѣтельно отразится на развитіи пароходства по рр. Сибири и дастъ толчокъ эксплоатаціи ея неисчислимыхъ природныхъ богатствъ.

Соединеніе Оби и Енисея.—Чтобы лѣтнимъ временемъ можно было перевозить товары водяными путями отъ Тюмени до Иркутска, существуетъ проэктъ соединенія бассейновъ Оби и Енисея посредствомъ канала.

Еще въ началѣ нынѣшняго столѣтія было проэктировано соединить вполнѣ судоходный притокъ Оби, р. Кеть, съ притокомъ Енисея, р. Кемь. Но тогда эта мысль была оставлена по случаю дороговизны исполненія, такъ какъ, по тогдашнимъ исчисленіямъ, сооруженіе канала между Кемью и Кетью обошлось бы въ $2^1/_2$ мил. руб. Новѣйшій проэктъ предполагаетъ воспользоваться существующимъ пароходствомъ отъ г. Тюмени до г. Ачинска, по рр. Турѣ, Тоболу, Иртышу и Чулыму.

Р. Чулымъ, въ верхнихъ частяхъ своихъ, протекаетъ отъ русла Енисея всего только на четырехъ-верстномъ разстояніи; такимъ образомъ, соединить эти рѣки посредствомъ канала представляется весьма возможнымъ, безъ особенно большихъ денежныхъ затратъ. Если устранить на Ангарѣ каменныя грады и прорыть между Енисеемъ и Чулымомъ каналъ, то откроется безпрепятственный путь до Иркутска изъ судоходныхъ рѣкъ Обь-

ской системы. Проэктъ этотъ, самъ по себѣ, до такой степени простъ и удобоисполнимъ, а приведеніе его въ исполненіе будетъ имѣть такія благодѣтельныя послѣдствія для страны, что нужно удивляться медленности въ движеніи этого неотложнаго дѣла*).

Сношенія Сибири съ иностранными землями и Россіей.—Внѣшнія сношенія Сибири по водному сѣверному пути—по рр. Оби и Енисею чрезъ Ледовитый Океанъ—еще не установились; на плаваніе и на отправленіе товаровъ этимъ путемъ слѣдуетъ смотрѣть, какъ на опытъ, будущность котораго предвидѣть теперь невозможно.

Что касается сношеній Сибири съ Россіей, то всѣ пассажиры, а также и товары, идущіе по воднымъ системамъ сибирскихъ рѣкъ, переправляются въ Россію единственно чрезъ Тюменскую пристань на р. Турѣ. Это единственная пристань на сибирскихъ рѣкахъ, имѣющая непосредственно сношенія съ Россіей. Это единственный конечный пунктъ сухопутнаго перевала съ сибирскихъ водъ на Камско-Волжскій водный бассейнъ. Какъ единственная, Тюменская пристань не можетъ быть называема ни лучшей, ни худшей. Она одна,—слѣдовательно, сравнивать не съ чѣмъ. Для сравненія нужно, чтобы было, по крайней мѣрѣ, двѣ такихъ пристани, какъ Тюменская, стоящая у самаго „шлагбаума“, отдѣляющаго Сибирь отъ Россіи.

Если разовьются сношенія Сибири съ иностранными землями чрезъ Ледовитый Океанъ, то этотъ путь будетъ ни худшимъ, ни лучшимъ, а также *единственнымъ*. Точно также и рѣчной путь для сношеній Сибири съ Россіей имѣется въ наличности единственный, а именно чрезъ Тюменскую пристань.

Тюменская пристань, и теперь играющая такую важную роль въ дѣлѣ сношенія Сибири съ Россіей, съ развитіемъ пароходства и торгово-промышленной дѣятельности вообще, будетъ получать все большее и большее значеніе. Тюмень кромѣ близости своей къ Екатеринбургу, а слѣдовательно, благодаря желѣзной дорогѣ, и къ Россіи, имѣетъ то значеніе, что всѣ си-

*) Въ послѣднее время возбужденъ вопросъ объ устройствѣ удобнаго пути отъ Байкала до Амура.

бирскіе товары идутъ въ Россію преимущественно по теченію рѣкъ; при этомъ для обратныхъ рейсовъ суда всегда имѣютъ грузъ, состоящій не только изъ русскихъ товаровъ, но и такихъ, какъ чугунъ, желѣзо и издѣлія изъ нихъ; а затѣмъ: соль*), лѣсныя издѣлія и матеріалы, въ которыхъ нуждается югъ Сибири и которыми изобилуетъ сѣверъ.

Пароходы идутъ изъ Тюмени во всѣ сибирскіе города, имѣющіе какое-нибудь торгово-промышленное или административное значеніе. Правильные рейсы устанавливаются по мѣрѣ развитія пароходства, но между Тюменью, Тобольскомъ, Тарой, Омскомъ, Павлодаромъ, Семипалатинскомъ, Сургутомъ, Нарымомъ и Томскомъ уже нѣсколько лѣтъ, какъ установлено совершенно правильное, срочное пароходное сообщеніе, все равно, какъ по Волгѣ.

Въ другія мѣста Сибири пароходы ходятъ по мѣрѣ надобности, т. е. сообразно накопленію грузовъ и пассажировъ.

Вообще районъ пароходнаго движенія отъ Тюмени увеличивается съ каждымъ годомъ. Лѣтъ пять—шесть тому назадъ онъ опредѣлялся слѣдующими крайними пунктами: Обьская губа; Курганъ (на Тоболѣ); Семипалатинскъ (на Иртышѣ); изъ озера Норъ-Зайсанъ, по р. Черному Иртышу, въ предѣлы Китайской имперіи; Барнаулъ (на Оби); Бійскъ (на Біи); Томскъ (на Томи); Ачинскъ (на Чулымѣ); Ирбить (весной; р. Ница); по Тавдѣ и ея притокамъ, во время весенняго разлитія водъ, доставляется хлѣбъ въ Богословскій округъ. Ходили также пароходы по рр. Кеть, Ляминь и Вохъ.

По Енисею правильное срочное пароходство установилось между Красноярскомъ, Енисейскомъ и Минусинскомъ. По Ангарѣ пароходы доходятъ до Иркутска.

Повторяемъ, что задуманное соединеніе такихъ трехъ громадныхъ водныхъ системъ, какъ Енисея, Иртышско-Обьской и Камско-Волжской, должно имѣть благодѣтельное вліяніе на развитіе пароходства, а вмѣстѣ съ тѣмъ и на подъемъ всего торгово-промышленнаго строя въ нашемъ оте-

---

*) Въ Томскъ, Барнаулъ и Бійскъ до 1/2 милліона пудовъ.

чествѣ. Въ виду особой важности этого предмета, необходимо озаботиться, чтобы каналъ между Чулымомъ,—притокомъ Оби,—и Енисеемъ былъ устроенъ вполнѣ обезпеченно для судоходства, какъ относительно размѣровъ самого канала, такъ и достаточности воды въ немъ.

Что же касается сухопутнаго перевала между системами Иртышъ—Обь и Кама—Волга, то онъ долженъ быть избранъ наивыгоднѣйшій не по временнымъ денежнымъ сбереженіямъ, а по послѣдствіямъ въ будущемъ, т. е. долженъ быть избранъ такой перевалъ, который бы *сокращалъ* путь, а не удлиннялъ его. Экономія въ денежныхъ затратахъ, при преодолѣніи техническихъ трудностей для сокращенія пути, будетъ въ высшей степени пагубна по своимъ послѣдствіямъ, и всякій милліонъ сбереженія въ этомъ случаѣ отзовется въ будущемъ милліардными убытками.

Наивыгоднѣйшій перевалъ для товаровъ и пассажировъ, слѣдующихъ по водянымъ путямъ Сибири на Россійскіе водяные пути, для дальнѣйшаго слѣдованія по послѣднимъ во внутреннія губерніи Россіи,—составляетъ, неоспоримо, участокъ Высочайше утвержденной линіи сибирской желѣзной дороги, отъ Тюменской пристани на рѣкѣ Турѣ чрезъ Екатеринбургъ, до Николо-Березовской пристани на рѣкѣ Камѣ.

Товары и пассажиры, для вышесказанной цѣли, пользуясь Уральской горнозаводской желѣзной дорогой отъ Екатеринбурга до Перми, несутъ непроизводительно переплату въ провозѣ, вслѣдствіе кружности пути, такъ какъ дорога эта имѣетъ цѣлью удовлетвореніе нуждъ горнозаводской промышленноcти, а не транзита, а потому значительное количество грузовъ въ зимнее время, минуя горнозаводскую желѣзную дорогу, направляется гужомъ какъ на камскія пристани, такъ и въ ближайшіе промышленные центры, входящіе въ районъ Высочайше утвержденной сибирской желѣзной дороги. Разстояніе это еще болѣе увеличивается необходимостью спуска товаровъ изъ Перми до устья Бѣлой; но если бы Высочайше утвержденное направленіе линіи отъ Екатеринбурга до Николо-Березовской пристани (на Камѣ, близъ устья Бѣлой) было осуществлено, то грузы и пассажиры не подвергались бы напрасному пробѣгу по горнозаводской линіи и спуску водой до устья Бѣлой, а поступали бы прямо къ устью этой рѣки.

Предполагаемое вновь направленіе дороги отъ Екатеринбурга до Уфы еще въ большей степени удлинняетъ путь, какъ желѣзнодорожный, такъ и водяной, и разъ попавшіе на эту линію,—если ей будетъ придано значеніе магистральной сибирской дороги,—товары и пассажиры поставлены будутъ въ необходимость нести напрасные расходы; вслѣдствіе чего товары будутъ избѣгать этого кружнаго пути, какъ вызывающаго напрасный пробѣгъ въ 500—600 верстъ къ центрамъ производства вывозимыхъ изъ Сибири товаровъ, а пассажиры понесутъ какъ переплату за излишній пробѣгъ въ пути, такъ и потерю времени.

Переплата эта, въ связи съ напрасной тратой времени на пробѣгъ удлинняющаго путь разстоянія, съ развитіемъ производствъ и торгово-промышленной дѣятельности—все болѣе и болѣе будетъ ложиться тяжелымъ бременемъ на экономическій прогрессъ страны. Такимъ образомъ, этому прогрессу будетъ поставленъ тормазъ въ видѣ многомилліоннаго налога въ пользу удлинненной желѣзной дороги. Печальныя послѣдствія этого тормаза не замедлятъ сказаться, но уже будетъ поздно: ошибки легко дѣлаются, но исправляются трудно.

Мы не опредѣляемъ тѣхъ милліоновъ „бросовыхъ“ денегъ, которыя будутъ бременить промышленность по случаю удлинненнаго транзита, не опредѣляемъ потому, что всякій интересующійся этимъ дѣломъ, сообразно своихъ взглядовъ и предположеній, легко можетъ высчитать, какъ велика будетъ тяжесть бремени, возлагаемаго на страну и промышленность опрометчивымъ рѣшеніемъ столь важнаго народнаго вопроса.

Во всякомъ случаѣ нужно принять во вниманіе то, что доведенная до Челябы (город. Оренбургской губерніи съ 8700 жит.) линія желѣзной дороги не можетъ здѣсь остановиться. Въ такомъ неоконченномъ видѣ она едва ли даже можетъ разсматриваться серьезно, или сравниваться съ вполнѣ законченнымъ проектомъ Высочайше утвержденной сибирской линіей. Это, по видимому, понимаютъ и защитники того направленія; имъ по неволѣ приходится вести эту дорогу по окраинѣ Киргизской степи—на Троицкъ, Петропавловскъ и Омскъ.

Неговоря уже о томъ, что покрыть Сибирь сѣтью желѣзныхъ дорогъ еще не входитъ, въ данную минуту, въ виды правительства, оно, во всякомъ случаѣ, едва-ли бы рѣшилось выбрать тотъ путь, который рекомендует-

ся сторонниками Уфимско-Челябинскаго направленія, т. е. по безводной окраинѣ Киргизской степи. Но главное неудобство этого проекта заключается въ томъ, что всѣ сибирскія судоходныя рѣки, пересѣкаясь желѣзной дорогой въ своихъ верховьяхъ (Тоболъ, Ишимъ и даже Иртышъ), вынуждали бы дѣлать транспортировку грузовъ къ той дорогѣ не по теченію рѣкъ, а противъ теченія, съ низовьевъ въ верховья, при чемъ возвращающіеся суда должны будутъ спускаться безъ кладей. Это обстоятельство обрекаетъ суда ходить за лѣсомъ, желѣзомъ и чугуномъ на сѣверъ Сибири—тоже порожнякомъ, нарочитымъ рейсомъ, единственно въ силу того, что въ сказанныхъ матеріалахъ югъ Сибири крайне нуждается. Такимъ образомъ создадутся рейсы съ кладями только въ одинъ конецъ, что возвыситъ чуть не вдвое стоимость провоза и нанесетъ громадный вредъ судоходству. Затраченный капиталъ на желѣзную дорогу, имѣющую такія отрицательныя стороны въ дѣлѣ споспѣшествованія торгово-промышленному движенію, такимъ образомъ, не только самъ по себѣ будетъ непроизводителенъ, но станетъ наносить еще большій вредъ, удорожая югу Сибири цѣнность на предметы первой необходимости, указанные выше.

По этому нѣтъ сомнѣнія, что при предстоящемъ пересмотрѣ вопроса о сибирской желѣзной дорогѣ будетъ принято заключеніе ученой коммиссіи, посланной правительствомъ въ 1870 году для изслѣдованія этого вопроса на мѣстѣ. Коммиссія эта*) тогда же—и совершенно правильно—поставила вопросъ о транзитномъ пути именно такъ, что путь этотъ не должно смѣшивать ни съ горнозаводскими дорогами, ни съ мѣстными.

Участокъ пути отъ Екатеринбурга до устья Бѣлой сравнительно съ другими.—Товары и пассажиры, слѣдующіе по сибирскимъ воднымъ системамъ на русскія, направляются, какъ видно изъ вышесказаннаго, на пристань города Тюмени, а оттуда, по устраиваемой Тюменско-Екатеринбургской желѣзной дорогѣ, до города Екатеринбурга. Для дальнѣйшаго слѣдованія, товары и пассажиры могутъ воспользоваться существующей Уральской горнозаводской жел. дорогой, или участкомъ Высочайше утвержденной линіи до Николо-Березова, или, наконецъ, предполагаемой линіей на

*) Академикъ Гельмерсенъ, инженеръ профессоръ Соболевскій и горный инженеръ профессоръ Меллеръ.

Челябу и Уфу. По какому бы изъ этихъ трехъ путей товары и пассажиры не тронулись изъ Сибири, они неминуемо встрѣтятся на устьѣ р. Бѣлой и дальнѣйшее свое слѣдованіе во внутреннія губерніи Россіи будутъ продолжать по одному и тому же пути: по рр. Камѣ и Волгѣ. Слѣдовательно, подлежитъ сравненію только участокъ пути отъ Екатеринбурга до устья Бѣлой:

1) Отъ Екатеринбурга до Николо-Березова, по участку Высочайше утвержденной Сибирской желѣзной дороги, около .	400	вер.
По Камѣ:		
Отъ Николо-Березова до Каракулина	40	—
— Каракулина до Пьянаго Бора, т. е. до устья рѣки Бѣлой . . .	50	—
	90	—
Всего, слѣдовательно .	490	
2) Отъ Екатеринбурга до Перми, по Уральской горнозаводской желѣзной дорогѣ .	468	вер.
По Камѣ:		
Отъ Перми до Нытвы	69	—
— Нытвы — Табора	30	—
— Табора — Оханска .	20	—
— Оханска — Осы. . .	80	—
— Осы — Чистаго Острова	40	—
— Чистаго Острова до Ножовки .	36	—
— Ножовки — Устьрѣчки	60	—
— Устьрѣчки — Гальянъ	70	—
— Гальянъ — Сарапула	34	—
— Сарапула — Николо-Березова .	50	—
— Николо-Березова — Каракулина .	40	—
— Каракулина — Пьянаго Бора, т. е. до устья Бѣлой. . . .	50	—
	579	—
А всего .	1047	вер.

3) Отъ Екатеринбурга до Уфы черезъ Челябу около . . 560 вер.

По р. Бѣлой:

Отъ Уфы до Благовѣщенскаго завода .		80	—
— Благовѣщенскаго завода до Дуваней		40	—
— Дуваней	до Топорина	40	—
— Топорина	— Бирска	75	—
— Бирска	— Казанцева. .	86	—
— Казанцева	— Дертюлей	50	—
— Дертюлей	— Ангосякъ	9	—
— Ангосякъ	— Груздевки	66	—
— Груздевки	— Нагаева	34	—
— Нагаева	— Пьянаго Бора, т. е. до устья р. Бѣлой.	96	—
		576	—
	А всего . .	1136	—

Спрашивается, что выгоднѣе и удобнѣе какъ для грузовъ, такъ и для пассажировъ: дѣлать ли отъ г. Екатеринбурга до устья Бѣлой 490 верстъ смѣшаннаго пути, или, между этими же пунктами,—1047 или 1136 в. тоже смѣшаннаго пути и съ удлинненнымъ временемъ проѣзда на нѣсколько дней? Полагаемъ, выборъ болѣе чѣмъ легокъ.

Провозоспособность рѣки Бѣлой.—Изъ всего сказаннаго видно, что Высочайше утвержденное направленіе сибирской желѣзной дороги, будучи кратчайшимъ, имѣетъ значеніе наивыгоднѣйшаго перевала между системами рр. Иртышъ—Обь и Кама—Волга. Рельсовый путь по этому направленію, такъ сказать, дополняетъ собой Волгу между Казанью и Нижнимъ въ то время, когда по этому плесу, въ самый разгаръ Нижегородской ярмарки, т. е. въ іюлѣ, августѣ и сентябрѣ, пароходство или совсѣмъ останавливается, или затрудняется мелководьемъ, перекатами и мелями.

Но если будетъ дано предпочтеніе направленію желѣзно-дорожнаго пути отъ Самары на Уфу и Челябинскъ, то, кромѣ удлинненія пути при

перевалѣ на 600 верстъ, грузъ и пассажиры попадаютъ на р. Бѣлую, провозоспособность которой едва ли можетъ соотвѣтствовать роли связующаго звѣна между сибирскими и русскими рѣками.

Вотъ какъ описываютъ эту рѣку:

„Отъ устья рѣки Симы, при впаденіи ея въ рѣку Бѣлую, начинается нижнее теченіе рѣки Бѣлой; здѣсь Бѣлая остается судоходною въ теченіи всего навигаціоннаго времени. Встрѣчая затрудненія, главнымъ образомъ, въ 6-ти пунктахъ, на перекатахъ, имѣющихъ въ межень воды *не болѣе* $2^1/_2$ *футовъ*, и на крутыхъ, частыхъ извилинахъ рѣки; благодаря послѣднимъ, въ рѣку Бѣлую ходятъ пароходы, имѣющіе не болѣе 20—23 саж. въ длину; при проходѣ извилинами, они должны бываютъ проводить суда по одиночкѣ. На протяженіи 437 верстъ отъ Табынской пристани насчитываютъ 57 извилистыхъ мѣстъ (А. Михайловъ: „Судоходство по Камѣ" стр. 80)".

Одного это достаточно, что-бы видѣть, что для торговыхъ сношеній Сибири съ Россіей, направляя его грузы на такую незначительную рѣку, какъ Бѣлая, ставятся новыя преграды.

Мелководье Волги на плесѣ Нижній—Казань.—Кромѣ сухопутнаго перевала изъ Сибири въ Россію, еще обращаетъ особенное со стороны промышленныхъ классовъ вниманіе на себя неудовлетворительное состояніе плеса Волги между Казанью и Нижнимъ въ іюлѣ, августѣ и сентябрѣ, отъ котораго сибирскій транзитъ тоже зависитъ въ значительной степени.

Изслѣдованія, основанныя на точныхъ наблюденіяхъ, произведенныхъ въ продолженіи 30 лѣтъ въ Нижнемъ и подтверждающіяся наблюденіями въ другихъ мѣстахъ надъ высотой наибольшаго, средняго и наименьшаго уровня воды въ Волгѣ, а также времени вскрытія и замерзанія, показали, что уменьшается высота всѣхъ уровней безразлично, но меженная слишкомъ на 4 четверти. А на нее-то, какъ извѣстно, главнымъ образомъ и разсчитываютъ пароходы. Передъ замерзаніемъ уровень воды также непропорціонально понижается, рано останавливая движеніе судовъ. Правда, что Волга стала замерзать позже, но за то и вскрытіе совершается позднѣе прежняго; а такъ какъ нельзя пользоваться русломъ рѣки передъ замерзаніемъ, за его негодностью, то отсюда слѣдуетъ заключить, что періодъ

навигаціи ежегодно сокращается. *Обмеленіе Волги* именно въ труднѣйшемъ для судоходнаго движенія участкѣ, между Нижнимъ и Казанью, притомъ обмелѣніе хроническое,—зло трудно поправимое; оно серьезно *грозитъ сдѣлать этотъ участокъ совершенно неспособнымъ къ судоходству* во время Нижегородской ярмарки и позднѣе, осенью.

Въ 1882 году, на перекатахъ плеса Нижній—Казань, (напр. на Безводниковскомъ и Кушниковскомъ), воды было только 5 четв. и 2 вершка, тогда какъ 6 четвертей считается наименьшею глубиною, при которой возможно успѣшное движеніе волжскихъ судовъ; а между тѣмъ ниже Казани и вплоть до Астрахани, въ томъ же 1882 году и никогда прежде, не было глубины менѣе $7^1/_2$ четв. (и то лишь въ двухъ мѣстахъ). Въ межень (по спадѣ водъ), обыкновенно начиная съ половины іюня и до конца навигаціи, между Нижнимъ и Казанью почти на каждомъ шагу встрѣчаются перекаты, и съ каждымъ годомъ число ихъ увеличивается. Дѣло доходитъ до того, что легкіе почтовые пароходы садятся на мель по нѣскольку разъ въ день, не говоря уже о пароходахъ буксирныхъ. Эти послѣдніе зачастую должны паузиться, что сопряжено съ очень большими расходами, хлопотами и тратой времени. Зорко смотрятъ капитанъ парохода и лоцмана на обмелѣвшее русло Волги, усердно молятся Богу, и всякій благополучный переходъ отъ одного переката къ другому приписываютъ особенной милости Божіей.

Случаи посадки на мель пароходовъ очень и очень часты. У наиболѣе опасныхъ перекатовъ создался даже особый промыселъ— *паузка судовъ*, чѣмъ и занимаются цѣлыя деревни. Работа въ этихъ случаяхъ, что называется, кипитъ, потому что нигдѣ не цѣнится такъ дорого время, какъ при паузкѣ судовъ. Здѣсь каждый потерянный или выигранный часъ времени имѣетъ громадное значеніе.

Быстрая перегрузка сѣвшихъ на мель судовъ является крайней необходимостью потому, что подносимые теченіемъ къ судну пески осаживаются вокругъ него и—по мѣстному выраженію—„засасываютъ“ судно. Значитъ, времени терять нельзя: съ каждымъ часомъ количество песку вокругъ увеличивается и усаживаетъ судно на мель все прочнѣе и прочнѣе. Бывали случаи, что послѣ двухъ—трехъ дней стоянки на мели, суда заносились пескомъ почти до высоты бортовъ. Понятно, что „засосанное“ такимъ образомъ судно снять съ мели невозможно; въ первую же бурю или ледоходъ оно неизбѣжно погибаетъ.

Точную цифру убытковъ, вызываемыхъ перегрузкою судовъ на перекатахъ, опредѣлить трудно; но можно безошибочно сказать, что приключенія на перекатахъ губятъ непроизводительно громадные капиталы, путаютъ дѣла торговцевъ, способствуютъ возвышенію провозной платы на томъ пути, по которому ежегодно провозятся,—какъ наприм. между Казанью и Нижнимъ,—сотни милліоновъ пуд. груза, удорожаютъ нашъ главный предметъ экспорта—хлѣбъ, и потому служатъ одною изъ причинъ, препятствующихъ нашей конкуренціи въ хлѣбной торговлѣ съ Америкой. Вообще приключенія на Волжскихъ перекатахъ влекутъ за собою много печальныхъ экономическихъ послѣдствій.

Жалобы судовладѣльцевъ и товаро-отправителей на обмѣленіе Волги между Казанью и Нижнимъ увеличиваются съ каждымъ годомъ; съ каждымъ годомъ всѣ, кто имѣетъ дѣла съ Волгой, убѣждаются съ неотразимой очевидностью, что обмеленіе „великой" рѣки—хроническое, врядъ ли поправимое зло.

Причины и число несчастій съ пароходами на плесѣ Нижній—Казань.— По послѣднимъ статистическимъ свѣдѣніямъ*), почерпнутымъ изъ „Сборника" Министерства Путей Сообщенія, отъ Астрахани до Казани, на разстояніи 1800 верстъ, въ навигацію 1881 г. было *девять* несчастныхъ случаевъ съ пароходами; слѣдовательно, отъ Казани до Нижняго, на разстояніи 380 верст., можно было ожидать, по пропорціональности, что такихъ несчастныхъ случаевъ будетъ *два*, а между тѣмъ ихъ было *сто двадцать два!* Главная причина, обусловливающая такое печальное явленіе, извѣстна всѣмъ, кто хоть по наслышкѣ знаетъ Волгу на этомъ участкѣ: это узкость фарватера въ лѣтнее и осеннее время и безчисленное количество мелей.

Но напрасно будемъ искать въ сказанномъ статистическомъ сборникѣ объясненія такой поразительный непропорціональности числа несчастныхъ случаевъ съ пароходами, при чемъ съ столь невыгодной стороны рекомендуется плесъ между Нижнимъ и Казанью, по сравненію съ низовыми плесами отъ Казани до Астрахани. Изъ всѣхъ дистанціонныхъ начальниковъ на Волгѣ, только одинъ рѣшился показать непригляднyю дѣйствительность и донесъ, что столкновеніе пароходовъ произошло на перекатѣ

---

*) См. Приложеніе I.

вслѣдствіе узкости фарватера (см. происшествія съ судами въ 1880 году, табл. V, № 124); у другихъ же дистанціонныхъ начальниковъ на фарватерѣ обстояло все благополучно, но за то „въ неподвѣдомственныхъ“ имъ атмосферныхъ явленіяхъ былъ довольно значительный безпорядокъ. Такъ, наприм., вѣтеръ велъ себя совершенно непослѣдовательно: онъ уничтожалъ суда между Казанью и Нижнимъ, тогда какъ на низовыхъ плесахъ поведеніе его было вполнѣ похвально и несчастій съ судами, по причинѣ вѣтра, не дѣлается.

Столкновеній пароходовъ на плесѣ между Нижнимъ и Казанью, въ томъ же 1880 г., было 14 случаевъ. Оффиціальныхъ объясненій этому вы тоже будете искать напрасно. Если они и есть, то ничего необъясняютъ. Вотъ, напр., несчастный случай за № 141 объясняетъ столкновеніе судовъ тѣмъ, что на пароходѣ лопнула рулевая цѣпь,—да лопнула-то она отчего, вотъ вопросъ!

Одинъ путешественникъ вотъ какъ описываетъ переходъ парохода въ прошломъ году черезъ перекатъ Телячьего-перевала („Новое Время“, 13 сентября 1883 г.). „Чтобы получить понятіе о безпрестанныхъ измѣненіяхъ глубины на перекатахъ, достаточно сказать, что на Телячьемъ перевалѣ пароходъ переходитъ, отъ одного берега къ другому, три раза, описывая каждый разъ своеобразную кривую линію. Кажется, что пароходъ врѣзывается уже въ берегъ, но вдругъ быстро поворачиваетъ отъ него въ другую сторону и направляется къ противоположному берегу Волги. Этими безпрерывными поворотами то въ одну сторону, то въ другую, на небольшемъ протяженіи, для того только, чтобы обойти опасное мелкое мѣсто, пароходъ какъ-бы кружится, удлиняетъ свой путь. Съ рулевыхъ потъ льетъ градомъ отъ нелегкой работы оборачиванія двухъ колесъ на штурвалѣ, при чемъ имъ иногда помогаетъ лоцманъ и даже командиръ, когда необходимымъ оказывается перемѣнить курсъ судна“.—Неудивительно, что, при такихъ обстоятельствахъ, цѣпь не выдерживаетъ и лопается. Что бы повернуть руль въ ту или другую сторону требуются усилія цѣлой дюжины рукъ, потому что руль на половину погруженъ въ песокъ. Если при этомъ рулевая цѣпь лопнетъ и получится столкновеніе пароходовъ, то можно ли это несчастіе приписать неисправности парохода? По нашему мнѣнію, случай этотъ, скорѣе всего, слѣдуетъ поставить на счетъ неисправности фарватера рѣки.

Волга „матушка“ начинает мѣнять свой характеръ и, въ иныхъ случаяхъ, становится недоброй „мачихой“.

Изысканіе средствъ и способовъ улучшенія Волги до устья Камы озабочиваетъ и правительство, и общество не съ нынѣшняго только дня. По этому поводу при министерствѣ путей сообщенія была учреждена особая коммиссія, которая и пришла къ слѣдующему заключенію: *въ ожиданіи* результатовъ выправки рѣки, необходимо имѣть въ достаточномъ количествѣ *временныя* средства, какъ то: сѣтчатыя плотины, землечерпательницы, базеновскіе аппараты и проч. и проч. По разсчетамъ этой коммиссіи, стоимость *самыхъ необходимыхъ* выправительныхъ работъ на Волгѣ, на пространствѣ между Рыбинскомъ и устьемъ Камы, слѣдуетъ опредѣлить, по приблизительному, но умѣренному разсчету, въ 70 милліоновъ руб., при чемъ самое производство работъ полагается необходимымъ разсрочить, *по крайней мѣрѣ*, на.... 50 лѣтъ.

80 милліоновъ рублей и, *по крайней мѣрѣ*, 50 лѣтъ времени!!.. И цифра капитала, и цифра лѣтъ слишкомъ велики для того, чтобы празднословить объ „удобствахъ“ водянаго пути между Нижнимъ и Казанью и о дороговизнѣ нижегородско-казанскаго направленія сибирской желѣзной дороги.

А кто поручится, что средства *ожидаемой* „выправки“ рѣки увѣнчаются полнымъ успѣхомъ? Вѣдь, это, покамѣсть, только опытъ, не выходящій изъ области „гадательнаго“; опытъ, могущій поглотить громадные капиталы и, въ концѣ концовъ, оставить дѣло если не въ худшемъ, то и не въ лучшемъ положеніи. Практика показала уже, что сѣтчатыя плотины, землечерпалки и проч. „средства“ помогаютъ бѣдѣ очень мало. Наприм., благодаря сѣтчатымъ плотинамъ системы инженера Янковскаго, самые опасные перекаты—Телячій бродъ и Шелыгановскій—значительно углубились, но за то, не подалеку отъ нихъ, образовались новыя отмели.

Большинство представителей пароходныхъ компаній на Волгѣ составили изъ себя „свою“ коммиссію для выработки „своего“ проэкта по обереганію русла Волги отъ обмеленія въ навигаціонное время. Проэктъ выработанъ и заключается въ томъ, чтобы правительство оказало свое воздѣйствіе на пароходовладѣльцевъ и общества желѣзныхъ дорогъ, опери-

рующихъ въ Волжскомъ водномъ бассейнѣ, дабы въ возможно скоромъ времени было введено отопленіе пароходовъ и локомотивовъ каменнымъ углемъ и нефтью. Затѣмъ, предлагается правительству, въ видахъ сохраненія лѣсовъ, взять подъ свой контроль вырубку частныхъ лѣсныхъ угодій, учредивъ для этой цѣли надзоръ чрезъ своихъ, правительственныхъ, лѣсничихъ. Далѣе, проэктъ пароходчиковъ предлагаетъ раскинуть обширную сѣть запрудъ, долженствующихъ быть на всѣхъ мелкихъ (въ смыслѣ величины) притокахъ большихъ и малыхъ судоходныхъ рѣкъ, мелѣющихъ въ знойное время. Эта послѣдняя мѣра, будто-бы, дастъ возможность, во время лѣта имѣть громадное скопленіе воды въ пересыхающихъ ложбинахъ, долженствующее служить подспорьемъ для Волги, на случай ея обмеленія. Что касается самаго сбереганія фарватера, то оно, по словамъ этого проэкта, должно производиться на счетъ грузоотправителей, которые теперь платятъ за свои грузы водяной пошлины только $^1/_4$ коп. съ рубля оцѣнки груза. Пошлина эта очень легко можетъ быть удвоена и, такимъ образомъ, покроется сполна требующійся на сбереженіе фарватера расходъ.

Нѣтъ, кажется, надобности особенно указывать на то, что и этотъ проэктъ весьма далекъ отъ существеннаго разрѣшенія сложной задачи и отнюдь не выходитъ изъ области гадательныхъ „возможностей“ и предположеній. Цѣлая сѣть запрудъ на маленькихъ рѣчкахъ, съ цѣлью „напоять“ Волгу *въ знойное время* запасною водою—болѣе остроумна, чѣмъ практична и удобоисполнима.

Волга между Нижнимъ и Казанью представляетъ собою торговый путь, миновать который невозможно, за неимѣніемъ параллельнаго ему рельсоваго пути. Какъ бы ни была здѣсь Волга мелководна и усѣяна перекатами, все-таки коммерческое по ней движеніе будетъ производиться. По неволѣ приходится пользоваться тѣмъ, что есть; приходится вести борьбу съ мелями, перевалами и перекатами. Но вотъ вопросъ: чего эта борьба стоитъ странѣ? Кто въ состояніи вычислить, какіе капиталы ежегодно „засасываютъ“ и поглощаютъ пески на отмеляхъ Волги?

Въ силу своего географическаго положенія, нижегородско-казанскій участокъ Волги—самый бойкій по торгово-промышленной дѣятельности; во время навигаціи онъ представляетъ собою поразительную картину кипучей

жизни. Это своего рода „Невскій проспектъ“, по оживленію и по сравненію съ менѣе дѣятельными участками народной русской рѣки. Кто только ни проѣзжалъ здѣсь, всякій поражался безсчетнымъ количествомъ судовъ, снующихъ на этомъ разстояніи, и тѣми массами товаровъ и пассажировъ, которыя проходятъ здѣсь взадъ и впередъ. Точно такъ же и зимою: едва ли есть у насъ еще другой трактъ, столь же дѣятельный, какъ Нижегородско-Казанскій. Здѣсь день и ночь въ нѣсколько рядовъ тянутся безпрерывные обозы. Все это ясно указываетъ на то, что берега Волги на этомъ участкѣ нуждаются въ рельсовомъ пути; тѣмъ болѣе нуждаются, что матушка-Волга открыта для судоходства менѣе половины года.

Собственно говоря, такъ называемый дешевый и „удобный“—какъ величаютъ его сторонники Самарско-Уфимскаго направленія Сибирской желѣзной дороги—путь между Казанью и Нижнимъ по Волгѣ существуетъ только два мѣсяца въ году—май и іюнь; остальное время навигаціи путь этотъ усыпанъ „терніями“ торгово-промышленнаго передвиженія, или—говоря попросту—огромнымъ количествомъ мелкихъ мѣстъ, препятствующихъ правильному, надежно-безопасному судоходству.

Вотъ главныя мели на этомъ участкѣ Волги:

1) *Стрѣлка*,—коса, образующаяся сліяніемъ Оки съ Волгою. Мель эта измѣняется ежегодно, и даже нѣсколько разъ въ теченіи меженнаго времени, принимая совершенно различныя направленія и имѣя по два фарватера и болѣе.

2) *Боровскій* перекатъ (у Козьяго острова), фарватеръ котораго часто измѣняется; въ иные годы бываетъ у него даже не одинъ фарватеръ.

3) *Подновскій* перекатъ,—у Подновья; фарватеръ очень узокъ.

4) *Телячій бродъ*, мель между Артемьевскими лугами и Савинымъ островомъ.

5) *Собачій проранъ*, въ концѣ Артемьевскихъ луговъ; весьма опасное и разбоистое мѣсто.

6) *Безводнинскій* перекатъ, тотчасъ ниже села Безводнаго.

7) *Кадницкій* перекатъ, у села Кадницъ, между Кудминскимъ островомъ и Жуковскимъ затономъ.

8) *Татинская* гряда, у села Татинца.

9) *Юркинскій* перекатъ у села Юркина.

10) *Верхній Керженскій* перекатъ и

11) *Нижній Керживскій* перекатъ; оба при впаденіи р. Керженца.

12) *Исадскій* перекатъ, между Макарьевымъ и Исадами.

13) *Просѣцкій* перекатъ, пониже села Просѣка.

14) *Крестовскій* перекатъ.

15) *Осельскій* перекатъ, противъ села Оселокъ.

16) *Нижне-Осельскій* перекатъ, между Великовскою заводью и Шелковымъ затономъ*).

17) *Барминскіе огрудки*, повыше села Бармина, въ горной.

18) *Барминскій* перевалъ, ниже села Бармина.

19) *Сомовскій* перевалъ, у деревни Сомовой.

20) *Фокинскій* перевалъ, ниже села Фокина; идетъ на большемъ протяженіи между пересыпающимися песками; съ большими поворотами.

21) *Коноплянскій* перевалъ, выше Василь-Сурска 7 верстъ, противъ устья рѣки Коноплянки.

22) *Верхне-Сумскій* перекатъ и

23) *Нижне-Сумскій* перекатъ. Оба противъ Сумскаго острова, который начинается отъ устья р. Сумки. Весьма кривое и разбоистое мѣсто, съ пересыпчатыми песками.

24) *Троицкій* перекатъ, ниже впаденія Ветлуги и Юнги.

25) *Руткинскій* перекатъ, пониже Козмодемьянска, на 1430-й верстѣ р. Волги.

26) *Костоватый* перевалъ;

27) *Верхне-туричій* перевалъ;

---

*) Послѣдніе четыре переката суть главные; но на этомъ пространствѣ, отъ Просѣка до Кременокъ, перекатовъ имѣется еще нѣсколько; они мелки, кривы и опасны.

28) *Средне-туричій* перевалъ;

29) *Нижне-туричій* перевалъ;

30) *Орѣховскій* яръ и перевалъ*).

31) *Кинярская* мель и перевалъ и

32) *Шешкарская* мель.—Обѣ мели по впаденіи рѣки Порота.

33) *Сосуниха*, перекатъ, и

34) *Боровскій* перевалъ. Оба на 10—15 верстъ выше Чебоксаръ.

35) *Чебоксарская* мель, у г. Чебоксаръ.

36) *Гремячевскій* перекатъ, противъ дер. Гремячева.

37) *Козинскій* перекатъ, противъ острова Козина и Ишлиха, лежащаго противъ впаденія р. Цивиля.

38) *Ураковскій* перекатъ, пониже впаденія Малой Кокшаги, противъ деревни Уракова.

39) *Кушниковскій* перевалъ, по имени села Кушникова, пониже Уракова на 4 версты.

40) *Чекурскій* перекатъ, между Звенижскимъ и Чекурскимъ затонами.

41) *Кріушинскій* перекатъ, передъ Кріушинскимъ островомъ, у дер. Кріушами.

42) *Анишскій* перекатъ, между впаденіемъ Аниши и Илети.

43) *Курочкинъ* перекатъ, на границѣ Чебоксарскаго и Свіяжскаго уѣздовъ, противъ Курочкина затона.

44) *Розсыпь*, повыше села Вязовыхъ.

45) *Гуляевскій* и

46) *Васильевскій* перекаты. Оба у острововъ того же имени, близь впаденія Свіяги.

47) *Матюшинскій* перекатъ, между Ключищами и дер. Матюшиной.

Всѣхъ же мелей и перекатовъ на Волгѣ, на пространствѣ между Казанью и Нижнимъ, считается болѣе 130. Вотъ каково пресловутое „удоб-

---

*) Послѣдніе пять переваловъ всѣ до впаденія р. Сундырки.

ство" пути, на которое такъ любятъ ссылаться противники нижегородско-казанскаго направленія линіи сибирской желѣзной дороги!

При такихъ условіяхъ своего „удобства," этотъ важный путь уже и въ настоящее время не въ состояніи удовлетворять потребностямъ торгово-промышленнаго движенія, созданнаго весьма значительною степенью развитія края въ этомъ отношеніи; слѣдовательно, при сохраненіи statu duo, грозитъ опасность, что дальнѣйшее развитіе будетъ парализовано; а это, само собою разумѣется, не желательно ни въ какомъ случаѣ. Великій водный путь нашъ былъ безусловно удобенъ сравнительно еще очень недавно, всего какихъ-нибудь тридцать лѣтъ тому назадъ, когда настоятельнѣйшая потребность удешевленія фрахтовъ только что нарождалась, вызываемая конкурренціей съ другими поставщиками сырья въ Европу, и можно было ограничиваться судами меньшихъ размѣровъ. Отвѣчая запросамъ времени, судоходное дѣло на Волгѣ начало быстро развиваться какъ въ количественномъ, такъ и въ качественномъ отношеніи. Вмѣсто прежнихъ „скорлупъ," появились суда громадныхъ размѣровъ; судостроительная техника, этими размѣрами судовъ, разумѣется, не сказала своего послѣдняго слова, но слово это сказано Волгой: ея мели не даютъ идти дальше въ этомъ направленіи. А между тѣмъ, одновременно съ крайней потребностью удешевленія провозной платы на наше сырье, возникла другая, не менѣе существенная потребность—это скорость и срочность провоза. Въ этомъ послѣднемъ отношеніи Волга, какъ и всякая другая рѣка, чаще всего оказывается несостоятельной. Только рельсовый путь удовлетворяетъ запросамъ на скорость и срочность. Въ данномъ случаѣ оба эти пути—водный и рельсовый—должны идти параллельно одинъ другому, такъ какъ только при этомъ условіи обширная территорія, прилегающая къ устью Камы, будетъ находиться въ положеніи, соотвѣтствующемъ росту ея промышленно-экономической жизни.

Что по окончаніи навигаціи, во время осенней безпутицы и зимою, преодолѣвая всѣ препятствія, движеніе пассажировъ и товаровъ изъ Нижняго на востокъ, т. е. къ Казани, Сибири и обратно—не прерывается, несмотря на ужасающую стоимость провоза товара, (напр. 2—3 руб. до Ирбита на ярмарку и отъ 60 коп. до 1 руб. отъ Нижняго до Казани) и страшныя неудобства для проѣзда пассажировъ,—это видно изъ прилагаемыхъ таблицъ:

1) Прибыло пасажировъ къ Нижегородской станціи отъ Москвы:

въ апрѣлѣ	5371	въ ноябрѣ .	5772
— маѣ	8107	— декабрѣ.	6412
— іюнѣ . .	8532	— январѣ .	5896
— сентябрѣ *)	8348	— февралѣ.	5266
— октябрѣ. . . .	6884	— мартѣ	5718

2) Отъ Нижегородской станціи отправлено къ Москвѣ пассажировъ:

въ апрѣлѣ . . .	6203	въ ноябрѣ . .	6111
— маѣ	7464	— декабрѣ.	6410
— іюнѣ .	7972	— январѣ .	5837
— іюлѣ . .	9200	— февралѣ.	5485
— октябрѣ.	7560	— мартѣ.	6406

Отправлено товаровъ отъ Нижегородской станціи въ Москву:

въ апрѣлѣ . .	601,275	въ ноябрѣ	. 2,108,103
— маѣ. . .	1,266,956	— декабрѣ	. 1,649,430
— іюнѣ . . .	1,295,601	— январѣ	. 2,169,320
— іюлѣ . .	1,944,424	— февралѣ .	. 2,027,574
		— мартѣ .	. 1,929,688

Получено товаровъ отъ Москвы къ Нижегородской станціи и отправлено на востокъ къ Казани и Сибири:

въ апрѣлѣ .	. 351,032	въ ноябрѣ	675,570
— маѣ	. 483,131	— декабрѣ (Ирб. ярм.)	1,174,557
— іюнѣ . . .	. 560,882	— январѣ . . .	470,232
— сентябрѣ	. 618,534	— февралѣ	443,991
— октябрѣ . .	. 427,925	— мартѣ.	371,409**)

Слѣдовательно мнѣніе, что товары и пассажиры между Москвою, Казанью и Сибирью бездѣйствуютъ, а зимой дожидаются весны и только

---

*) Мы не беремъ въ разсчетъ время Нижегородской ярмарки, какъ неподходящее по обыкновенному движенію въ поѣздахъ.

**) См. Приложеніе II, въ концѣ книги.

по водѣ передвигаются—совершенно не вѣрно. Мы видимъ, что въ декабрѣ отправлено товара въ Казань и Сибирь 1,174,557*) пуд., т. е. болѣе чѣмъ въ апрѣлѣ, маѣ, іюнѣ, сентябрѣ и октябрѣ, не смотря на провозъ отъ 2-хъ до 3-хъ руб. съ пуда. Желѣзная дорога, обезпѣчивъ и удешевивъ путь въ Сибирь, несомненно увеличитъ и движеніе кладей и пассажировъ. Отъ Москвы до Ирбита, если осуществится ж. д. отъ Нижняго на Казань и Екатеринбургъ, по нормальному тарифу (считая $^1/_{36}$ коп. съ пуда и версты)—провозъ будетъ стоить около 50 коп., вмѣсто теперешнихъ 2-хъ—3-хъ руб., т. е. въ 4 и 6 разъ дешевлѣ.

Посмотримъ теперь, какія разстоянія должны будутъ проходить грузы и пассажиры, по проэктируемымъ *желѣзнымъ дорогамъ* изъ Екатеринбурга въ Москву, Нижній, Иваново-Вознесенскъ и Владиміръ, т. е. въ тѣ мѣста, съ которыми Сибирь преимущественно ведетъ свои дѣла.

Изъ Екатеринбурга по желѣзной дорогѣ.	По Высочайшѣ утвержденному направленію.	По окольному пути на Челябу, Уфу и Самару.
До Казани	800	2,800 вер.
— Нижняго-Новгорода	1,200	2,400 —
— Иванова-Вознесенска	1,500	2,250 —
— Владиміра	1,450	2,200 —
— Москвы	1,600	2,000 —

Требуются ли къ этой табличкѣ коментаріи—предоставляемъ судить читателю.

Сравненіе дебатируемыхъ линій Сибирской желѣзной дороги по заселенности и развитію торговой промышленности ихъ мѣстностей.—Казанская газета „Волжскій Вѣстникъ“, въ одной изъ статей своихъ, посвященныхъ вопросу о направленіи сибирской желѣзной дороги, между прочимъ, говоритъ:

---

*) Много товаровъ отправляется безъ посредства Нижегородской ж. д., прямо изъ Иванова, Шуи, съ фабрикъ Владимірской губ. и даже изъ Москвы, въ Казань и обратно, а также и на ярмарки (наприм. Мензелинскую и Ирбитскую). Казанскіе татары доставляютъ матеріалы въ Шую, Иваново и на фабрики Владимірской губ., берутъ оттуда товары для прямой доставки, безъ посредства ж. д. Мурашкинскіе торговцы свои транспорты съ птицей, коровьемъ масломъ, пухомъ, перомъ отправляютъ тоже безъ посредства жел. д., чрезъ извозчиковъ; богородскіе торговцы сырой кожей тоже не пользуются ж. д., и проч. и проч.

„Въ числѣ факторовъ, которыми можетъ быть измѣрена степень развитія страны, видное мѣсто занимаютъ: а) народное образованіе, б) развитіе промышленности и в) развитіе городскаго населенія.

Посмотримъ съ этой именно точки зрѣнія на оба дебатируемыя въ настоящее время, направленія сибирской желѣзной дороги.

Высочайше утвержденная линія сибирской желѣзной дороги направляется отъ г. Нижняго-Новгорода по Нижегородской губерніи, затѣмъ пересѣкаетъ губернію Казанскую, часть Вятской и, наконецъ, вступаетъ въ Пермскую губернію. Самарско-Уфимскій проектъ той же желѣзной дороги направляется отъ г. Самары Самарскою губерніею, пересѣкаетъ губерніи Уфимскую и часть Оренбургской, и затѣмъ вступаетъ въ ту же Пермскую губернію.

Возьмемъ для сравненія центральныя губерніи обоихъ направленій— Казанскую и Уфимскую, и сопоставимъ нѣкоторыя цифры, въ которыхъ выразится уровень развитія обѣихъ губерній.

Въ Казанской губерніи—53,328 чел. учащихся; въ Уфимской—12,282 человѣка. Мы не говоримъ уже о различіи самаго качества образованія, такъ какъ въ Казани, кромѣ массы среднихъ, имѣются еще три высшихъ учебныхъ заведенія.

Фабрично-заводское производство достигаетъ, въ Казанской губерн.— 15,773,000 р., въ Нижегородской—17,573,000 р., въ Вятской губерн.— 18,903,000 руб., въ Уфимской губ.—3,708,000 руб., въ Оренбургской— 5,195,000 руб. и въ Самарской—7,541,000 руб. Въ итогѣ получается— 52,249,000 руб. производства противъ 16,444,000 рублей.

Высочайше утвержденное направленіе проходитъ, между Нижнимъ и Екатеринбургомъ, въ районѣ слѣдующихъ городовъ и посадовъ: *Макарьевъ* — 1471 жит., *Лысково* — 5962 жит., *Курмышъ*—1925 жит., *Васильсурскъ*—2948 жит., *Княгининъ*— 1817 жит., *Ядринъ*—2526 жит., *Чебоксары*—5129 жит., *Цивильскъ*—1812 жит., *Козмодемьянскъ*—4627 жит., *Свіяжскъ*—2780 жит., *Маріинскій посадъ*—3466 жит., *Казань* 134,696 жит., *Лаишевъ*—5121 жит., *Чистополь*—24,021 жит., *Спасскъ*—3000 ж., *Елабуга*—9431 жит., *Мензелинскъ*—6000 жит., *Сарапулъ*—11,781 жит., *Красноуфимскъ*—3682 жит. Итого—19 городовъ и посадовъ съ 232,285 жителями.

Вновь выдвинутое направленіе проходитъ, между Самарою до Екатеринбурга, въ районѣ слѣдующихъ городовъ: *Бугурусланъ*—8,000 жит.*), *Белебей*—3983 жит., *Уфа*—25,300 жит., *Златоустъ*—1,500 жит., и *Челябинскъ*—8697 жит. Итого—5 городовъ съ 64, 480 жител.

По Самарско-Уфимскому направленію нѣтъ сколько нибудь значительныхъ ярмарокъ, тогда какъ по Высочайше утвержденному направленію рельсовый путь включаетъ въ свое протяженіе двѣ значительныя ярмарки—Лаишевскую, на которую свозится желѣзо со всего Урала, и Мензелинскую съ оборотомъ свыше 10 милліоновъ, не говоря уже о Нижегородской ярмаркѣ, съ ея 200-тъ милліоннымъ оборотомъ.

Всякій безпристрастный читатель остановится въ недоумѣніи передъ данными подобнаго рода и невольно задастся вопросомъ: за что же дается такое предпочтеніе Самарско-Уфимскому направленію, которое лишь удлинняетъ на 380—400 верстъ кратчайшее разстояніе между Сибирью и Москвою"?

Паденіе Нижегородской ярмарки.—Въ Нижегородской ярмаркѣ товаровъ продано:

въ	1881	году	на 243	мил.	руб.
„	1882	„	„ 200	„	„
„	1883	„	„ 176	„	„

Такое громадное и постепенное уменьшеніе торговыхъ оборотовъ на ярмаркѣ невольно заставляетъ задуматься. Цифры, съ неотразимой убѣдительностью, указываютъ на такой фактъ, который не можетъ назваться ни случайнымъ, ни скоропреходящимъ. Чтобы не ломать голову надъ рѣшеніемъ сложнаго вопроса, сложили всю вину по уменьшенію ярмарочной торговли *на неудачу* ярмарокъ, тогда какъ несомнѣнно существуютъ другія причины, изслѣдовать которыя если и трудно, то не невозможое.

Одна изъ причинъ неудачи ярмарокъ за послѣдніе два года—это обмелѣніе Волги въ навигацію 1882 года, отъ чего многіе товары, особенно персидскіе, бухарскіе, хивинскіе и кавказскіе были доставлены на ярмарку въ то время, когда она уже окончилась, а нѣкоторые дошли только зимою. Понятно что, всѣ эти товары остались непроданными и пролежали въ Нижнемъ до ярмарки 1883 года. Владѣльцы опоздавшихъ товаровъ по-

*) Въ „Волжск. Вѣстн." число жителей этого города, вѣроятно по ошибкѣ, увеличено до 18000; мы нашли необходимымъ исправить эту ошибку.

терпѣли огромные убытки, впали въ несостоятельность и ужь конечно не могли явиться въ качествѣ покупателей на русскіе товары. Это отразилось и на слѣдующую ярмарку, такъ какъ товары персидскіе, бухарскіе, хивинскіе и кавказскіе, пролежавши годъ въ Нижнемъ и потерявши дѣйствительную цѣнность, продавались по принужденію, для развязки съ ними и за долги, роняя цѣны вновь прибывшимъ партіямъ и ведя къ новымъ убыткамъ и банкротствамъ.

Точно такъ же было неблагополучно въ 1882 году и съ товарами, купленными на Нижегородской ярмаркѣ и отправленными на мѣста ихъ окончательнаго сбыта. Тотъ былъ счастливъ, кто получилъ свои товары въ срокъ, но такихъ счастливцевъ было меньшинство. Очень многіе товары, что называется, застряли на Волгѣ и получались отправителями съ громаднымъ опозданіемъ. Были случаи, что товары, отправленные съ Нижегородской ярмарки, благодаря приключеніямъ, или, вѣрнѣе, злоключеніямъ на Волгѣ, дождались зимняго пути, по которому, наконецъ, и добрались до своего мѣста назначенія.

Съ достаточной ясностью обрисовываетъ положеніе судоходства на Волгѣ, между Казанью и Нижнимъ, отчетъ Правленія пароходнаго общества „Кавказъ и Меркурій". По словамъ отчета за 1882 годъ, „ежегодное мелководіе во время Нижегородской ярмарки между Казанью и Нижнимъ заставляло отдѣлять для паузки баржей и для замѣны пассажирскихъ пароходовъ нѣсколько пароходовъ и баржъ. Въ нынѣшнемъ году, по примѣру прошлыхъ лѣтъ, были назначены для этого пароходы: „Спасскій затонъ" и „Пермякъ", 6 деревянныхъ и 2 желѣзныя баржи; но при необыкновенномъ мелководіи въ навигацію 1882 г. этихъ средствъ оказалось далеко недостаточно. Было время, когда ни одинъ изъ нашихъ пассажирскихъ пароходовъ не могъ даже съ одними только пассажирами, безъ груза, пройти въ Нижній. Съ пароходовъ „Фельдмаршалъ Суворовъ" и „Императоръ Александръ II" приходилось пересаживать посажировъ часто на два парохода, при чемъ буфеты переносились съ большихъ на мелкосидящіе пароходы, а пассажирскіе оставались въ бездѣйствіи въ Казани въ продолженіи 3-хъ сутокъ; грузы-же ихъ перегружались на желѣзные баржи и за буксирными пароходами отправлялись до Нижняго. Наши пассажирскіе пароходы по уменьшенной таксѣ хотя и доходили, безъ малыхъ исключеній, до Нижняго, но

почти пустыми, съ одними только пассажирами. При паузкѣ грузовыхъ баржъ въ обыкновенные годы изъ 2-хъ составлялось 3 баржи, въ навигацію 1882 г. изъ одной составлялось 3 баржи. Ясно, что при такомъ положеніи дѣла, грузовъ какъ изъ низовыхъ пристаней до Нижняго, такъ и отъ Нижняго въ низовыя пристани Волги и до портовъ Каспійскаго моря, не могло быть принято нами въ такомъ количествѣ для перевозки, какъ мы могли-бы принять въ нормальныя годы, не смотря на то, что мы вынуждены были арендовать у частныхъ пароходовладѣльцевъ 2 парохода и 8 баржъ (стр. 4 Отчета Правленія „Кавказъ и Меркурій“ за 1882 годъ)“.

Наличность моста черезъ Волгу близь Сызрани, какъ аргументъ въ пользу самарско-уфимскаго проэкта.—Говорятъ: мостъ черезъ Волгу такъ дорого стоитъ, что довольно его одного. Если нуженъ какой нибудь рельсовый путь за Волгу,—въ Сибирь,—наприм., то лучше исковеркать этотъ путь, не смотря ни на какія его, въ продолженіи вѣковъ сложившіяся, традиціи, ни на то, что черезъ это произойдетъ ломка вѣками установившагося торгово-промышленнаго строя страны, ни на то, что вѣрное дѣло приходится приносить въ жертву гадательныхъ опытовъ. „Здѣсь дешевле, стало быть—здѣсь лучше“, —вотъ девизъ поклонниковъ Самаро-Уфимскаго направленія сибирской ж. д.

Дешевизна вещь прекрасная, что и говорить, но не всегда и не вездѣ, а въ свое время и на своемъ мѣстѣ. Въ предпріятіяхъ вообще, а въ предпріятіяхъ обще-государственнаго значенія—въ особенности, не дешевизна играетъ главную роль, но полезность и, если не доходность, то, по крайней мѣрѣ, безубыточность. „Дешево да гнило“, говоритъ русская пословица. Размѣръ затраченнаго капитала на предпріятіе безусловно вѣрное—послѣднее дѣло. Какъ бы ни былъ великъ этотъ капиталъ, возвратъ его произойдетъ въ свое время, и онъ вновь поступитъ въ обращеніе, вновь будетъ служить свою полезную службу въ осуществленіи другихъ предпріятій. Съ чисто коммерческой точки зрѣнія, даже тѣмъ лучше, чѣмъ болѣе помѣщено капитала въ предпріятіе, доходность котораго несомнѣнна. Совсѣмъ другое дѣло такія предпріятія, которыя основаны для *гадательныхъ* интересовъ неопредѣленнаго будущаго, расчитаны исключительно на „авось“ и „не бойсь“, прицѣплены къ чему либо постороннему, ради излюбленой

идейки. Рѣдкое изъ такихъ предпріятій, какъ говорится въ коммерческомъ мірѣ, не „прогоритъ", и всякій затраченный здѣсь капиталъ—„бросовый" капиталъ.

Впрочемъ, такія предпріятія, которыя расчитаны не на основаніи точныхъ данныхъ, а „на авось", имѣютъ въ высшей степени пагубное свойство быть могилою многихъ другихъ капиталовъ, которые они *засасываютъ* въ себя, какъ тина брошенный камень. Ошибку всегда хочется исправить,—таково свойство человѣческаго самолюбія; на это исправленіе ошибки и слѣдуютъ новыя денежныя затраты, одна за другою, до тѣхъ поръ, пока есть что затрачивать, или покамѣсть не наступитъ благодѣтельное отрезвленіе отъ увлеченія излюбленной идейкой. Къ сожалѣнію, это послѣднее рѣдко приходитъ во время, а чаще всего тогда, когда сознаваніе своихъ прегрѣшеній противъ предусмотрительности и осторожности перестаетъ быть практически полезнымъ. Разочаровываются всегда поздно.

Подобное печальное разочарованіе можетъ послѣдовать и относительно сибирской желѣзной дороги, ежели она, во имя экономіи, будетъ „пріурочена", къ существующему единственному черезъ Волгу мосту. Вся аргументація сторонниковъ Самаро-Уфимскаго направленія основана исключительно на предположительныхъ „посулахъ". Они ни чего не имѣютъ такого, на что бы могли указать, какъ на существующій фактъ, а все только обѣщаютъ: *будетъ* то-то; отсюда туда *повезутъ* одно, а оттуда сюда—другое; здѣсь *произойдетъ* оживленіе, а тамъ *возникнутъ* новые промышленные центры; *откроются* для внѣшняго отпуска *въ будущемъ* необъятные (!) горизонты и т. д., и т. д.

На словахъ выходитъ таково складно, красиво. Изобильно и цифровыхъ данныхъ, и цифры все длинныя, многомилліонныя, о которыхъ толкуютъ съ такой серьезностью, какъ будто-бы никому неизвѣстно, что вся наша статистика есть плодъ писарской фантазіи. Есть слухи такъ же и о томъ, что если статистика нужна для доказательствъ чего либо, а паче всего—для доказательствъ по желѣзнодорожнымъ вопросамъ, то писарская фантазія, поощряемая руководителями, не знаетъ себѣ ни удержу, ни границъ.

А между тѣмъ, помимо *наглядной* очевидности, очевидности—такъ сказать—бьющей въ глаза своею осязательною реальностью, что Высочайше

утвержденное направленіе сибирской желѣзной дороги есть единственное, польза и необходимость котораго несомнѣнна,—всѣ безъ исключенія государственные интересы требуютъ, что бы черезъ Волгу былъ во всякомъ случаѣ не одинъ мостъ, а покрайней мѣрѣ два. Единственный мостъ черезъ Волгу,—черезъ этотъ „Невскій проспектъ“ Россіи,—есть нѣчто абсурдное, при современномъ состояніи строительной техники. Кто поручится, что этотъ единственный мостъ не попортится на нѣкоторое, хотя бы и, сравнительно, короткое время, на мѣсяцъ, наприм.? Если такая порча произойдетъ, то, за неимѣніемъ другой желѣзно-дорожной переправы черезъ Волгу, настанетъ сущій хаосъ въ передвиженіи товаровъ между Сибирью и Россіей; правильности торговыхъ оборотовъ будетъ нанесенъ такой ударъ, отъ котораго надолго расшатаются всѣ отрасли промышленности, вошедшія въ кругъ торговыхъ оборотовъ Сибири и внутреннихъ губерній. Оренбургско-Сызранская ж. д. имѣетъ за Волгой кругъ своего вліянія ограниченный, сравнительно; но остановись желѣзно-дорожная на ней переправа черезъ Волгу на какихъ нибудь двѣ-три недѣли—послѣдуетъ такая путаница въ торговыхъ сношеніяхъ, которую, пожалуй, не распутаешь и въ 10 лѣтъ. Однихъ только банкротствъ не оберешься, не говоря уже о томъ, что послѣдуетъ громадное пониженіе цѣнъ на пшеницу и сырье—на одной сторонѣ Волги, и столь же громадное повышеніе—на другой. Что же будетъ тогда, когда всю Сибирь примкнутъ къ этому мосту, а онъ временно откажется служить? Нѣтъ, кажется, надобности доказывать, что подобное событіе будетъ имѣть значеніе бѣдствія, способнаго пошатнуть торгово-промышленный и экономическій строй на значительномъ пространствѣ государства.

Особенно велико будетъ бѣдствіе по случаю порчи единственнаго моста черезъ Волгу, если порча эта произойдетъ тогда, когда та или другая сторона заволжья будетъ нуждаться въ средствахъ продовольствія, пострадавъ отъ неурожая. Мѣстности, нуждающіяся въ хлѣбѣ, разъединенныя отъ мѣстностей, имѣющихъ избытокъ въ продовольственныхъ запасахъ, окажутся на нѣкоторое время въ самомъ безпомощномъ состояніи. Когда то еще, тамъ, настроютъ перегрузку и гужевую переправу черезъ Волгу хлѣба, а голодъ не ждетъ. Тѣмъ болѣе будетъ велика бѣда въ этомъ случаѣ, что, привыкнувъ къ срочности доставокъ по ж. д., въ нуждающихся въ продовольственныхъ средствахъ мѣстностяхъ заблаговременныхъ и значительныхъ запасовъ хлѣба сдѣлано не будетъ, такъ что вдругъ прекратив-

щійся подвозъ его создастъ такія затрудненія, преодолѣніе которыхъ окажется внѣ всякой человѣческой энергіи. На это могутъ возразить пословицей: „страшенъ сонъ, да милостивъ Богъ“.—Не сонъ этотъ страшенъ, т. е. не страшно предположеніе, а то что не хотятъ предполагать ничего такого, что неблагопріятно упованіямъ на „авось“, и обсужденіе чего должно стоять на первомъ планѣ.

Точно также не мало принесетъ усложненій дѣлу, если порча единственнаго черезъ Волгу моста совпадетъ со временемъ мобилизиціи войскъ. Это государственное дѣло у насъ чаще всего должно совершаться ранней весною, въ пору порчи грунтовыхъ дорогъ. Тогда весь заволжскій край останется внѣ возможности выставить свои запасы временно-отпускныхъ арміи и ополченія съ такою быстротою, которая требуется обстоятельствами внезапнаго на насъ нападенія. Нѣтъ надобности говорить, что это можетъ въ высшей степени неблагопріятно повліять на успѣхъ нашихъ военныхъ операцій. Съ этой точки зрѣнія, второй мостъ черезъ Волгу, въ видахъ стратегическихъ, при осуществленіи соединенія Сибири съ Россіей рельсовымъ путемъ—дѣло первостепенной важности, такое дѣло, которое отодвигаетъ экономничанье въ затратѣ капиталовъ на последнее мѣсто. Тѣмъ болѣе, что въ послѣднее время на казанскій пороховой заводъ обращено правительствомъ особенное вниманіе и отпущены весьма значительныя суммы на переустройство его и расширеніе его производительности.

Для того, чтобы избѣгнуть всего этого, необходимо вспомнить о забытомъ проэктѣ—соединить Сибирскую желѣзную дорогу (Высочайше утвержденнаго направленія) съ Оренбургской, начавъ соединительную вѣтвь отъ Челнинской пристани на Камѣ и доведя ее чрезъ гг. Бугульму и Бугурусланъ до Бузулука. Этой соединительной вѣтвью достигается то, что—прежде всего—соединяется рельсовымъ путемъ низовье Волги съ низовьемъ Камы, а затѣмъ устраняются всѣ вышеуказанныя печальныя послѣдствія, которыя могутъ возникнуть вслѣдствіе порчи единственнаго черезъ Волгу моста. Тогда создастся возможность, въ случаѣ произошедшей на которомъ нибудь изъ волжскихъ мостовъ остановки въ движеніи, направлять все нетерпящее отлагательство по соединительной вѣтви на другой мостъ. По сдѣланнымъ въ 1869 г. изысканіямъ оказывалось, что и сама по себѣ эта

соединительная вѣтвь необходима, въ экономическомъ отношеніи, для тѣхъ мѣстностей, по которымъ она пройдетъ.

И такъ, съ которой бы стороны мы не смотрѣли на предлагаемое пріурочиваніе направленія сибирской линіи къ имѣющемуся единственному мосту на Волгѣ, все выходитъ, что постройка втораго моста, при самостоятельной желѣзно-дорожной линіи,—дѣло государственной важности, изъ разряда неотложныхъ. На эту тэму можно агрументировать безконечно; но суть дѣла сама по себѣ до такой степени ясна, что пространнѣе толковать по этому предмету, значитъ имѣть самое невысокое понятіе о сообразительности читателя. Закончимъ соображеніемъ слѣдующаго рода: если имѣется на Волгѣ мостъ Императора Александра II, то это еще не причина, что бы не было другаго такого-же, имени Императора Александра III.

Причины послѣдней казанской голодовки.—Цѣль всякой новой желѣзной дороги—созидать, развивать, споспѣшествовать, но отнюдь не разрушать существующее, а въ особенности исторически сложившееся, глубоко пустившее корни въ экономическую жизнь населенія. Политика подрыва экономическаго благостоянія одной территоріи въ пользу другой не всегда оправдывается и по отношенію къ чужестраннимъ землямъ. Государственные интересы требуютъ, что бы промышленно-экономическая жизнь текла безъ всякихъ потрясеній на всѣмъ пространствѣ отечества, что бы чувствовала она себя устойчивой, имѣющей ненарушимое право на дальнѣйшее безпрепятственное развитіе. Допустивъ перемѣщеніе въ продолженіи столѣтій установившагося сибирскаго транзитнаго пути съ одной территоріи на другую, вышесказанное правило государственной мудрости будетъ нарушено во всѣхъ своихъ существенныхъ чертахъ.

Не только фактическое нарушеніе этого правила государственной мудрости, но даже толки о томъ, колебаніе въ эту сторону авторитетныхъ мнѣній—даютъ уже чувствовать себя въ тѣхъ промышленныхъ районахъ, которыхъ это касается. Промышленно-торговая почва опальныхъ районовъ перестаетъ тогда быть устойчивой, чрезъ что прежде всего останавливается здѣсь дальнѣйшее развитіе экономической дѣятельности, а потомъ настаетъ торгово-промышленный регрессъ, сопровождающійся своимъ неизбѣжнымъ спутникомъ—обѣднѣніемъ народныхъ массъ. „Застой въ дѣлахъ“ стаетъ тогда стереотипной фразой въ опальныхъ районахъ; народъ начинаетъ жа-

ловаться на „безработицу". Въ такомъ положенiи проходитъ нѣсколько лѣтъ,—и будь послѣ того простой недородъ хлѣбовъ въ этихъ районахъ—онъ разрастается въ бѣдствiе народнаго голода, со всѣми его опасными и ужасными послѣдствiями. Раздаются вопли о помощи, и помощь требуется немедленная, потому что у народныхъ массъ свои собственныя средства борьбы за существованiе израсходовались, „словно растаяли", по случаю отсутствiя заработковъ, вызваннаго упадкомъ мѣстныхъ промысловъ и торгово-промышленнаго движенiя. Нѣсколько лѣтъ предъ этимъ сряду народъ страдалъ отъ безработицы и кое-какъ перемогался; но какъ только безработица соединилась съ безкормицей—положенiе дѣлъ усложнилось до того, что народъ обнищалъ окончательно и подвергнулся всѣмъ ужасамъ голодовки. Тѣмъ обиднѣе эта голодовка, что не отсутствiемъ хлѣбныхъ запасовъ вызвана она,—напротивъ: купеческiе амбары переполнены хлѣбомъ и тщетно ждутъ покупателей,—а отсутствiемъ въ народѣ того, что называется „покупными средствами", отсутствiемъ денегъ и возможности заработать ихъ.

Такъ, во всѣхъ подробностяхъ, сталось и съ территорiей, прилегающей къ устью Камы.

Теперешнiй экономическiй кризисъ въ Казанской губернiи отнюдь нельзя поставить на счетъ исключительно неурожая хлѣбовъ. Недородъ хлѣба въ 1883 г. только подчеркнулъ то непригладное экономическое положенiе, въ которомъ находилась губернiя и наканунѣ. Собственно, не съ этого года послышались здѣсь жалобы на „застой въ дѣлахъ" и на „безработицу". Эта послѣдняя не давала народу не только дѣлать ни какихъ новыхъ сбереженiй, но заставляла его жить за счетъ прежнихъ, какъ извѣстно всякому—очень скудныхъ. Народное хозяйство въ губернiи упадало изъ-году-въ годъ, и нуженъ былъ еще только одинъ толчекъ со стороны неблагопрiятнаго стеченiя обстоятельствъ, что бы упадокъ этотъ выразился катастрофой, сталъ для всѣхъ очевиднымъ и, такъ сказать, осязаемымъ. Толчекъ этотъ и послѣдовалъ, въ видѣ недорода хлѣбовъ.

Почти десять лѣтъ колебанiй въ дѣлѣ рѣшенiя такого воистину жизненнаго для Казанской губ. вопроса, какъ направленiе сибирской желѣзн. дороги, не могло же остаться безъ неблагопрiятныхъ влiянiй на экономическую жизнь этой губернiи. Торговля и промышленность утратили столь необходимую для нихъ устойчивость; ростъ торгово-промышленныхъ пред-

пріятій не только остановился, но пошатнулся въ сторону регресса; фабрики и заводы сократили свои обороты до послѣдняго возможнаго minimum-а; всякія затраты капиталовъ на расширеніе и усовершенствованіе существующихъ фабрикъ и заводовъ, а тѣмъ болѣе на устройство новыхъ—окончательно прекратились; капиталы изъ мѣстностей, прилегающихъ къ камскому устью, стали уходить и переносить свою дѣятельность въ другія мѣста, туда, гдѣ не грозитъ ломка съ-изстари установившихся промышленныхъ условій края; ростъ городовъ остановился и сократились въ нихъ строительныя работы. Все это, вмѣстѣ взятое, крайне тяжело отозвалось на дѣлахъ мѣстнаго коммерческаго класса, но еще тяжелѣе на народныхъ массахъ, такъ какъ, вслѣдъ за сокращеніемъ торговли и промысловъ, сократились и посторониія отъ хлѣбопашества заработки, служившія народу подспорьемъ въ его хозяйствѣ. Настало то, что называетъ народъ „безработицей“. Мужичьи руки понизились въ цѣнѣ неимовѣрно; даже за дневное пропитаніе не находится работы, что и заставило рабочій людъ сидѣть дома безъ всякаго дѣла и проѣдать свои прежнія сбереженія.

„Безработицу“ народъ называетъ бѣдою. Но „бѣда не приходитъ одна“; и какъ только къ этой бѣдѣ подошла новая, а именно „безхлѣбица“, т. е. недородъ хлѣбовъ, то народъ оказался въ крайне тяжеломъ положеніи, не имѣя ни денежнаго, ни продовольственнаго обезпеченія. Въ губерніи населеніе страдаетъ отъ недостатка хлѣба, а между тѣмъ цѣны на хлѣбъ не только не повышались, но шли на пониженіе и всѣ ближайшія пристани на Волгѣ и Камѣ были, что называется, завалены продажнымъ хлѣбомъ, собраннымъ, въ значительной степени, и изъ тѣхъ мѣстъ, которыя пострадали отъ неурожая. Произошло такое странное, никогда прежде невиданное явленіе, что народъ переживалъ „безхлѣбицу“ въ виду громадныхъ хлѣбныхъ запасовъ, собранныхъ торговлей и остававшихся безъ движенія, по случаю крайне незначительнаго спроса на хлѣбъ. Такъ называемый „застой въ дѣлахъ“, не смотря на существованіе въ губерніи „безхлѣбицы“, отразился, значитъ, и на торговлѣ хлѣбомъ. Изъ этого ясно, что послѣдній здѣсь неурожай не есть единственная причина экономическаго упадка губерніи, а дѣйствовали тутъ еще другія, болѣе сложныя причины, обусловливающія постоянное, изъ года-въ годъ возростающее обѣднѣніе края. Какъ на одну изъ этихъ причинъ мы и указываемъ на упадокъ въ губерніи торговли и промышленности, что вызвано, главнымъ образомъ, колебаніями по вопросу

о направленіи сибирской ж. д. и перенесеніи сибирскаго транзита съ одной территоріи на другую.

Такой обширный край, какъ мѣстности, прилегающія и тятотѣющія къ устью Камы, не можетъ не вліять состояніемъ своего удовлетворительнаго или неудовлетворительнаго экономическаго положенія на индустріальные центры, съ которыми онъ былъ, на пространствѣ цѣлыхъ столѣтій, въ постоянныхъ торговыхъ сношеніяхъ. Москва, какъ главная представительница нашихъ индустріальныхъ центровъ, не можетъ не чувствовать, что въ при-Камскомъ краѣ очень и очень неблагополучно въ дѣлахъ торговыхъ: требованія на товары сокращаются съ каждымъ годомъ, платежи поступаютъ все туже и туже, старыя фирмы сокращаютъ свои обороты, новыя не возникаютъ. При-камскій край—это одинъ изъ ближайшихъ и обширнѣйшихъ рынковъ, съ которымъ Москва ведетъ свои дѣла; слѣдовательно, всякое экономическое потрясеніе, испытываемое этимъ рынкомъ, неизбѣжно должно отражаться на Москвѣ. Часть—и довольно значительная—неудовлетворительнаго положенія торговыхъ дѣлъ въ Москвѣ непремѣнно должна быть поставлена на очетъ экономическому и промышленному упадку, существующему и изъ году-въ годъ возростающему въ при-Камскомъ краѣ.

Въ экономическомъ отношеніи, настоящее этого обширнаго края таково, что безъ поддержки извнѣ, мѣрами правительственными, дѣло обойтись ни въ какомъ случаѣ не можетъ. Предоставленный самому себѣ, край этотъ, въ ближайшемъ будущемъ, можетъ принести и обществу, и правительству много самыхъ серьезныхъ заботъ, потребовать помощи въ такихъ размѣрахъ, которые превысятъ наличныя средства. Особенно, если недородъ хлѣбовъ повторится. Нужно заранѣе принять соотвѣтствующія мѣры. Къ числу такихъ мѣръ принадлежитъ, безспорно, немедленная постройка сибирской ж. д. по направленію, Высочайше утвержденному. Это дастъ заработки мѣстному населенію, дастъ, однимъ словомъ, то, въ чемъ оно больше всего въ настоящее время нуждается.

Сдѣлаемъ изъ всего, что сказано нами по вопросу о сибирской желѣзной дорогѣ, краткіе выводы:

1) Въ Сибири протекаютъ величайшія въ мірѣ рѣки, съ своими многочисленными и многоводными притоками составляющія прекрасную сѣть водяныхъ путей сообщенія на громадной территоріи. Пароходство въ Си-

бири увеличивается съ каждымъ годомъ, но полнаго развитія еще не получило, чему, главнымъ образомъ, мѣшаетъ крайнее неудобство сообщенія Сибири съ внутренними рынками Имперіи. Настоятельнѣйшая потребность примкнуть сѣть русскихъ желѣзныхъ дорогъ къ Сибирскимъ рѣкамъ сказывается, такимъ образомъ, сама собою.

2) При настоящихъ условіяхъ транзита, сибирское пароходство ограничивается весьма непродолжительнымъ, всего трехмѣсячнымъ, срокомъ для обмѣна произведеній Сибири и Россіи. Такой короткій срокъ обусловливается не климатическими причинами (время вскрытія и замерзанія рр. Обьской системы совпадаетъ съ вскрытіемъ и замерзаніемъ рр. Камско-Волжскаго бассейна), а дальностью разстояній и, въ особенности, колесными перевалами съ сибирскихъ рѣкъ на русскія. Такъ товаръ, отправленный, напр., изъ Нижняго съ открытіемъ навигаціи, попадаетъ на сибирскія воды (въ Тюмень) не ранѣе конца мая, а изъ Томска или Семипалатинска въ Нижній, съ разсчетомъ доставить по водѣ, нельзя отправлять позднѣе августа. Но если Тюменско-Екатеринбургскій участокъ соединится съ русской сѣтью желѣзныхъ дорогъ,—а чрезъ это и колесный перевалъ съ сибирскихъ рѣкъ на русскія утратитъ свое разъединяющее значеніе,—то обмѣнъ товаровъ между Сибирью и Россіей будетъ производиться непрерывно во все время навигаціи на сибирскихъ рѣкахъ, т. е. отъ мая до октября, въ теченіи полныхъ пяти мѣсяцевъ.

3) По сравненію (см. стр. 14 и 15) участка пути отъ Екатеринбурга чрезъ Николо-Березовъ до устья Бѣлой съ участками: а) отъ Екатеринбурга на Пермь, по уральской горно-заводской желѣзной дорогѣ и б) отъ Екатеринбурга черезъ Уфу и Челябу, оказывается, что въ первомъ случаѣ до до устья Бѣлой 490 верстъ смѣшаннаго пути, во второмъ, между тѣми же пунктами, 1047, а въ третьемъ—1136 в. Изъ этого ясно, что выборъ пути болѣе чѣмъ легокъ и, слѣдовательно, наивыгоднѣйшій перевалъ для товаровъ и пассажировъ, слѣдующихъ съ сибирскихъ водяныхъ путей на русскія, составляетъ, неоспоримо, участокъ Высочайше утвержденной линіи отъ Тюмени до Николо-Березовской пристани на Камѣ, а отсюда къ Нижнему.

4) Кромѣ сухопутнаго перевала изъ Сибири въ Россію, въ весьма значительной степени вліяетъ на сибирскій транзитъ, сокращая время на-

вигаціи, неудовлетворительное состояніе плеса Волги между Казанью и Нижнимъ въ іюлѣ, августѣ и сентябрѣ. Обмеленіе Волги, именно въ этомъ труднѣйшемъ для судоходнаго движенія участкѣ, грозитъ сдѣлать его совершенно не способнымъ къ судоходству во время Нижегородской ярмарки и позднѣе—осенью. Волга между Нижнимъ и Казанью представляетъ собою такой торговый путь, миновать который невозможно, а между тѣмъ путь этотъ не надеженъ въ самое главное время транспортировки грузовъ; слѣдовательно, параллельный ему рельсовый путь есть необходимость. Боязнь, что два параллельные пути—водный и рельсовый—будутъ мѣшать другъ другу, есть не болѣе какъ заблужденіе робкихъ умовъ. Не мѣшаютъ же почта и телеграфъ другъ другу, а только взаимно себя дополняютъ. Тѣмъ болѣе нуженъ рельсовый путь, идущей параллельно Волгѣ и Камѣ, что судоходство на нихъ, даже не принимая въ разсчетъ время мелководья, существуетъ только 5 мѣсяцевъ въ году, а между тѣмъ, по тракту отъ Нижняго на Казань и въ Сибирь, происходитъ и зимою громадное торговое движеніе, что отчасти можно видѣть изъ таблицы, приложенной въ концѣ книги (см. Приложеніе II).

5) Нижегородско-Екатеринбургское направленіе сибирской желѣзной дороги, представляя кратчайшій и самый удобный путь для взаимнаго обмѣна продуктовъ Сибири и Россіи, есть единственное по цѣлесообразности, почему въ пользу его и поступаетъ столько ходатайствъ отъ сибирскихъ городовъ.

6) Преимущество Нижегородско-Екатеринбургскаго направленія сибирской желѣзной дороги заключается, между прочимъ, въ томъ, что эта линія даетъ выходъ какъ сырымъ сибирскимъ матеріаламъ, такъ и обработаннымъ—непосредственно къ мѣстамъ ихъ потребленія и переработки. Самаро-Уфимское направленіе выводитъ продукты сибирскаго земледѣлія опять таки въ земледѣльческія мѣстности, которыя сами изобилуютъ этими продуктами; а извѣстно, что цѣль постройки каждой желѣзной дороги заключается въ томъ, чтобы облегчить обмѣнъ произведеній *различныхъ* мѣстностей. Вопросъ: какими же произведеніями можетъ мѣняться Сибирь съ Уфой и Самарой?

7) Самаро-Уфимское направленіе подниметъ только доходность земель этой мѣстности, разовьетъ въ ней земледѣліе—не больше. Нижегородско-

Екатеринбургское дастъ возможность развернуть всѣ свои силы всему богатѣйшему Волжско-Камскому краю и, между прочимъ, развить химическія производства, чему и теперь положенъ солидный начатокъ, какъ это можно видѣть изъ оборотовъ заводовъ *Кокшанскаго*, существующаго съ 1850 г. (годов. обор. 1 м. р.) и *Бондюжскаго*, съ 1868 г. (год. обор. до 700 т. р.). Отъ Камы до минеральныхъ богатствъ Урала—рукой подать; они даютъ все необходимое для устройства заводовъ въ неограниченномъ количествѣ. Богатѣйшія залежи мѣдныхъ колчедановъ и сѣры—по берегамъ Камы; вблизи соляныя варницы, обиліе лѣсовъ; удобство сбыта, такъ какъ здѣсь сходятся громаднѣйшія рѣки и открываютъ путь въ четыре разныя стороны. Прибавьте въ помощь водному пути желѣзно-дорожный—и эксплоатація, въ громадныхъ размѣрахъ, близъ лежащихъ минеральныхъ богатствъ будетъ обезпечена; химическое производство займетъ собою массу капиталовъ и рабочихъ рукъ.

8) Казанскій пороховой заводъ стоитъ теперь внѣ желѣзно-дорожныхъ сообщеній, а между тѣмъ это имѣетъ значительныя неудобства въ стратегическомъ отношеніи. Важность этого завода для государства въ военное время несомнѣнна: отдаленность его отъ западной границы и возможность работать, употребляя русскую сѣру дѣлаютъ его способнымъ удовлетворять потребностямъ при всякихъ условіяхъ нашихъ военныхъ успѣховъ.

9) Наличность моста черезъ Волгу близъ Сызрани отнюдь не составляетъ аргумента въ пользу Самаро-Уфимскаго направленія сибирской желѣзной дороги, такъ какъ государственные интересы (см. стр. 33 и 34) требуютъ не того, чтобы существовалъ единственный чрезъ эту рѣку мостъ, а обратнаго: чтобы мостовъ чрезъ Волгу, въ ближайшемъ будущемъ, было никакъ не меньше двухъ.

10) Экономическое состояніе мѣстностей, прилегающихъ къ устью Камы и составляющихъ громадную территорію, благодаря колебаніямъ въ дѣлѣ направленія сибирской желѣзной дороги и неурожаю хлѣбовъ въ 1883 году, пришло въ такой упадокъ, что требуется энергическая помощь со стороны правительства—не въ видѣ временныхъ ссудъ, а въ видѣ дачи заработковъ мѣстному населенію и поддержки мѣстныхъ промысловъ и торговли, чего можно достигнуть, начавъ немедленно постройку сибирской желѣзной дороги, по Высочайше утвержденному направленію.

и 11) Указываютъ на тѣ техническія трудности, которыя предстоитъ преодолѣть при постройкѣ линіи Высочайше утвержденнаго направленія, главнымъ образомъ на мосты чрезъ Волгу и Каму, а потому и аргументируютъ преимущество Самаро-Уфимской дороги дешевизной ея. Но дешевизна эта едва ли оправдаетъ ожиданія, такъ какъ проведеніе дороги чрезъ Уральскій хребетъ между Уфою и Челябою будетъ затруднительно въ высшей степени и можетъ натолкнуть на такія техническія трудности (напр. на выемки возвышенностей, состоящихъ изъ сплошнаго камня), преодолѣніе которыхъ поглотитъ всѣ обѣщанныя сбереженія. Кромѣ этого, нужно еще будетъ приспособить нынѣ существующую линію Ряжско-Самарской дороги для перевозки сибирскихъ грузовъ, въ противномъ случаѣ она окажется не въ состояніи выполнить роль одного изъ участковъ сибирской магистральной линіи. Все это, вмѣстѣ взятое, можетъ повести къ тому, что Самаро-Уфимская дорога обойдется дороже Нижегородско-Екатеринбургской. Такимъ образомъ, неудобства кружнаго пути, удлинняющаго разстояніе между Сибирью и центромъ нашего индустріальнаго района—Москвою, не оправдаются и временными денежными сбереженіями.

Приложеніе I.

ВЫПИСКА

из Статистическаго сборника Министерства Путей Сообщенія (выпускъ восьмой. табл. V) о произшествіяхъ съ судами и плотами на внутреннихъ водяныхъ путяхъ въ 1880 г.

№№ по порядку.	Название судоходной дистанции, въ предѣлахъ которой случилось происшествіе съ судномъ или плотомъ.	Время происшествія. — Мѣсяцъ и число.	Мѣсто происшествія. — Название водяного пути и пункта.	Краткое описаніе происшествія.	Число судовъ и плотовъ пострадав. при происшествіи.	Названіе судна по конструкціи.
			Бассейнъ Каспійскаго моря.			
99	Царицынская.	Августа 11.	На р. Волгѣ, у г. Царицына.	Пожаръ на судахъ отъ неосторожнаго обращенія машиниста съ огнемъ.	2	Баржа „Елена". Желѣзная баржа.
100	Тоже.	Августа 22.	На р. Волгѣ, на Царицынской пристани.	Пожаръ на суднѣ отъ неизвѣстной причины	1	Баржа.
101	Саратовская.	Мая 29.	На р. Волгѣ, противъ Покровской слободы, выше г. Саратова.	Остановка судна на мели, вслѣдствіе неосторожности лоцмана.	1	Баржа.
102	Тоже.	Іюня 3.	На р. Волгѣ, близъ с. Пристаннаго, въ 12 верстахъ отъ. г. Саратова.	Столкновеніе стоявшаго на якорѣ судна съ проходившими на буксирѣ судами.	1	Полубаржа.
103	Тоже.	Іюня 4.	На р. Волгѣ, близъ д. Песчаткаевки, въ 35 вер. ниже г. Саратова.	Столкновеніе стоявшаго на якорѣ судна съ проходившими на буксирѣ судами, по случаю вѣтра.	1	Коломенка.
104	Самарская.	Іюня 4.	На р. Волгѣ, у Симбирской пристани.	Столкновеніе на якорѣ судна съ буксируемымъ судномъ, во время постановки его къ берегу.	1	Барка.
105	Завѣдывающ. судоходств. у Сызранскаго желѣзнодор. моста.	Августа 21.	На р. Волгѣ, въ 3 верст. выше Сызранскаго желѣзно-дорожнаго моста.	Ударъ парохода о каменистое дно рѣки.	1	Пар. „Мессенина".
106	Инспекц. судоходства р. Волги	Октября 8.	На р. Волгѣ, близъ Усольскаго-Яра, выше г. Ставрополя.	Ударъ парохода о камень, вслѣдствіе темноты сбившагося съ фарватера.	1	Пароходъ „Мининъ".

№№ по порядку.	Название судоходной дистанціи, въ предѣлахъ которой случилось происшествіе съ судномъ или плотомъ.	УКАЗАНІЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ПРОИСШЕСТВІЯ. Время происшествія. — Мѣсяцъ и число.	Мѣсто происшествія. — Названіе воднаго пути и пункта.	Краткое описаніе происшествія.	Число судовъ и плотовъ пострадав. при происшествіи.	Названіе судна по конструкціи.
107	Казанская дист.	Іюля 8.	На р. Волгѣ противъ д. Лабышекъ Тетюшскаго уѣзда.	Повреждепіе судна, шедшаго на буксирѣ, вслѣдствіе сильнаго штормеинаго вѣтра.	1	Баржа.
108	Тоже.	Іюля 9.	На р. Волгѣ, при Шелагинскомъ перекатѣ, Свіяжскаго уѣзда.	Образованіе въ суднѣ течи, вслѣдствіе выпавшей конопатки отъ волненія, произведеннаго проходившимъ пароходомъ.	1	Бѣляна.
109	Тоже.	Августа 8.	На р. Волгѣ, на Шелагинскомъ перекатѣ, Свіяжскаго уѣзда.	Ударъ парохода о якорь, положенный съ явшей баржи.	1	Пароходъ „Самсонъ".
110	Тоже.	Августа 31.	На р. Волгѣ, на 12 верст. ниже г. Казани.	Столкновеніе шедшихъ на буксирѣ за пароходами встрѣчныхъ судовъ, вслѣдствіе неосторожности командира парохода Красносельскъ".	3	Баржи.
111	Тоже.	Сентября 15.	На р. Волгѣ, при с. Нижномъ Услонѣ, Свіяжскаго уѣзда.	Ударъ буксируемаго судна о берегъ во время остановки для ночлега, по неосторожности командира парохода.	1	Баржа.
112	Тоже.	Сентября 21.	На р. Волгѣ, выше устья рѣки Казанки.	Пожаръ на суднѣ отъ неосторожнаго обращенія судорабочихъ съ огнемъ.	1	Баржа.
113	Тоже.	Сентября 24.	На р. Волгѣ, противъ Усть-Казанской пристани.	Потопленіе судна, вслѣдствіе сильной бури	1	Рыбница.
114	Тоже.	Сентября 24.	На р. Волгѣ, выше устья рѣки Казанки.	Потопленіе судна, вслѣдствіе сильной бури.	1	Рыбница.
115	Тоже.	Сентября 28.	На р. Волгѣ, на Шелагинскомъ перекатѣ.	Столкновеніе, стоявшаго на якорѣ судна, съ проходившимъ на буксирѣ судномъ.	1	Рыбница.

№№ по порядку.	Названіе судоходной дистанціи, въ предѣлахъ которой случилось происшествіе съ судномъ или плотомъ.	УКАЗАНІЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ПРОИСШЕСТВІЯ. Время происшествія. — Мѣсяцъ и число.	Мѣсто происшествія. — Названіе водяного пути и пункта.	Краткое описаніе происшествія.	Число судовъ и плотовъ пострадав. при происшествіи.	Названіе судна по конструкціи.
116	Казанская.	Октября 10.	На р. Волгѣ, въ 3 верст. ниже устья р. Казанки.	Потопленіе шедшаго на буксирѣ судна, по случаю сильнаго вѣтра.	1	Баржа.
117	Тоже.	Октября 10.	На р. Волгѣ, близъ устья рѣки Камы.	Потопленіе судовъ, по случаю сильной бури и волненія.	2	Баржи.
118	Тоже.	Октября 11.	На р. Волгѣ, близъ устья рѣки Казанки.	Потопленіе судна, вслѣдствіе сильной бури, залившей его волненіемъ.	1	Паромъ.
119	Тоже.	Октября 25.	На р. Волгѣ, при с. Верхнемъ Условѣ, Свіяжскаго уѣзда.	Потопленіе судна, вслѣдствіе ледохода.	1	Баржа.
					1	Баржа.
					1	Баржа.
					3	Баржи.
					1	Баржа
					1	Баржа.
					2	Баржи.
120	Тоже.	Ноября съ 19 по 24.	На р. Волгѣ, при с. Верхнемъ Услонѣ, Свіяжскаго уѣзда.	Потопленіе и повреждение судовъ, вслѣдствіе сильнаго ледохода.	1	Баржа.
					1	Прорѣзь.
					1	Баржа.
					1	Баржа.
					3	Баржи.
					1	Пар. „Доставщикъ".
					4	Баржи.
					1	Дебаркад.

№№ по порядку.	Названіе судоходной дистанціи, въ предѣлахъ которой случилось происшествіе съ судномъ или плотомъ.	Указанія относительно происшествія.			Число судовъ и плотовъ пострадавш. при происшествіи.	Названіе судна по конструкціи.
		Время происшествія. — Мѣсяцъ и число.	Мѣсто происшествія. — Названіе воднаго пути и пункта.	Краткое описаніе происшествія.		
121	Чебоксарская.	Апрѣля 29.	На р. Волгѣ, не доходя 8 вер. до Козловской пристани, Чебоксарскаго уѣзда.	Столкновеніе пароходовъ, слѣдовавшихъ по одному направленію, во время обхода.	2	Пароходъ „Депеша". Пар. „Ген. Ратьковъ-Рожновъ".
122	Тоже.	Мая 25.	На р. Волгѣ, на Орѣховомъ яру, въ 20 верст отъ г. Козмодемьянска.	Потопленіе судна, вслѣдствіе тяжести груза, которымъ выдавило палубную боковую доску.	1	Бѣляна.
123	Тоже.	Мая 31.	На р. Волгѣ, въ 20 верс. выше г. Чебоксаръ.	Столкновеніе двухъ шедшихъ по теченію пароходовъ — пассажирскаго и буксирнаго, вслѣдствіе темнаго времени.	1	Пароходъ „Еруславъ".
124	Тоже.	Іюня 16.	На р. Волгѣ, въ 7 верс. ниже г. Чебоксаръ, на Гремячевскомъ перекатѣ.	Столкновеніе судна съ шедшимъ на встрѣчу снизу буксирнымъ пароходомъ, вслѣдствіе узкаго фарватера на перекатѣ.	1	Бѣляна.
125	Тоже.	Іюля 9.	На р. Волгѣ, противъ с. Вязовыхъ, Свіяжскаго уѣзда.	Столкновеніе двухъ пароходовъ при встрѣчѣ, во время обхода.	2	Пароходъ „Государь". Пароходъ „Работникъ".
126	Тоже.	Октября 11.	На р. Волгѣ, въ 10 вер. ниже Маріинскаго посада, Чебоксарскаго уѣзда.	Потопленіе судна, вслѣдствіе сильной бури.	1	Баржа.
127	Тоже.	Октября 20.	На р. Волгѣ, въ Звенигскомъ затонѣ.	Столкновеніе судна, шедшаго на буксирѣ, съ судномъ, стоявшимъ въ затонѣ, по случаю вѣтра.	1	Баржа.
128	Тоже.	Ноября 6.	На р. Волгѣ, на Чебоксарской пристани.	Потопленіе дебаркадера, вслѣдствіе ледохода.	1	Дебаркадеръ
129	Тоже.	Ноября 21.	На р. Волгѣ, на Маріинской пристани.	Потопленіе судна, вслѣдствіе сильнаго ледохода.	1	Баржа.

№№ по порядку.	Название судоходной дистанціи, въ предѣлахъ которой случилось происшествіе съ судномъ или плотомъ.	Указанія относительно происшествія. Время происшествія. — Мѣсяцъ и число.	Мѣсто происшествія. — Названіе воднаго пути и пункта.	Краткое описаніе происшествія.	Число судовъ и плотовъ пострадав. при происшествіи.	Названіе судна по конструкціи.
130	Васильсурская.	Августа 1.	На р. Волгѣ, противъ г. Васильсурска.	Потопленіе судна, стоявшаго на якорѣ.	1	Полубаржа.
131	Тоже.	Августа 24.	На р. Волгѣ, близъ д. Мумарихи, Козмодемьянскаго уѣзда.	Ударъ о каменную гряду пассажирскаго парохода, сбившагося съ фарватера вслѣдствіе темноты.	1	Пароходъ „Кунгуръ".
132	Инспекція судоход. р. Волги.	Іюня 1.	На р. Волгѣ. на 18 вер. ниже Исадъ, Макарьевскаго уѣзда.	Столкновеніе двухъ пароходовъ во время обхода однимъ другаго.	2	Пароходъ „Вѣстникъ". Пар. „Александръ".
133	Лысковская дист.	Іюня 15.	На р. Волгѣ, противъ д. Нижній Красный Яръ, Макарьевскаго уѣзда.	Потопленіе судна волною проходившаго парохода, вслѣдствіе непрочной постройки.	1	Бѣляна.
134	Тоже.	Іюля 23.	На р. Волгѣ, противъ д. Нижній Красный Яръ, Макарьевскаго уѣзда.	Столкновеніе судна, шедшаго на буксирѣ, при встрѣчѣ съ пассажирскимъ пароходомъ.	1	Бѣляна.
135	Тоже.	Августа 2.	На р. Волгѣ, на Осеньскомъ перекатѣ, Макарьевскаго уѣзда.	Столкновеніе судна, слѣдовавшаго на буксирѣ, при встрѣчѣ съ пароходомъ.	1	Тихвинка.
136	Тоже.	Октября 10.	На р. Волгѣ, близъ устья р. Керженца, Макарьевскаго уѣзда.	Ударъ судна о подводную карчу, вслѣдствіе сильной бури.	1	Баржа.
137	Тоже.	Ноября 3.	На р. Волгѣ, при д. Голошубихѣ, Макарьевскаго уѣзда.	Потопленіе судовъ, вслѣдствіе сильнаго ледохода.	2	Баржа. Баржа.

№№ по порядку.	Названіе судоходной дистанціи, въ предѣлахъ которой случилось происшествіе съ судномъ или плотомъ.	Указанія относительно происшествія. Время происшествія. — Мѣсяцъ и число.	Мѣсто происшествія. — Названіе водяного пути и пункта.	Краткое описаніе происшествія.	Число судовъ и плотовъ пострадавшихъ при происшествіи.	Названіе судна по конструкціи.
138	Лысковская.	Ноября 17.	На р. Волгѣ, въ Голошубинскомъ затонѣ, Макарьевскаго уѣзда.	Потопленіе и поврежденіе судовъ, вслѣдствіе ствіе сильнаго ледохода.	4	Баржа.
						Баржа.
						Баржа.
						Баржа.
139	Тоже.	Ноября 17.	На р. Волгѣ, въ Голошубинскомъ затонѣ, Макарьевскаго уѣзда.	Потопленіе и поврежденія судовъ, вслѣдствіе сильнаго ледохода.	1	Баржа.
					1	Баржа.
					1	Баржа.
					1	Баржа.
					1	Баржа.
					1	Баржа.
					1	Дощаникъ.
					1	Пароходъ „бр. Четверговы“.
					1	Пароходъ „Оренбургъ“
					1	Пароходъ „Сѣверъ“.
					1	Баржа.
					1	Баржа.
		Ноября 18.				
140	Тоже.	Ноября 17.	На р. Волгѣ, Разнежскаго затона.	Потопленіе судовъ, вслѣдствіе ледохода.	1	Баржа.
					1	Баржа.
					1	Баржа.

№№ по порядку.	Название судоходной дистанціи, въ предѣлахъ которой случилось происшествіе съ судномъ или плотомъ.	УКАЗАНІЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ПРОИСШЕСТВІЯ.			Число судовъ и плотовъ пострадав. при происшествіи.	Названіе судна по конструкціи.
		Время происшествія. — Мѣсяцъ и число.	Мѣсто происшествія. — Названіе воднаго пути и пункта.	Краткое описаніе происшествія.		
141	Нижегородская.	Въ Апрѣлѣ.	На р. Волгѣ въ Сибирскомъ затонѣ, Нижегородскаго уѣзда.	Поврежденіе судовъ, вслѣдствіе сильнаго ледохода.	1	Дощаникъ.
					1	Дебаркадеръ.
					1	Баржа.
					1	Пароходъ „Герой".
					1	Пароходъ „Аввакумъ"
					1	Докъ.
					1	Дебаркадеръ.
					1	Паромъ.
142	Тоже.	Августа 13.	На р. Волгѣ, на Сормовскомъ перекатѣ, въ 7 вер. выше Нижняго-Новгорода.	Столкновеніе судна, шедшаго на буксирѣ съ встрѣчнымъ пароходомъ, вслѣдствіе лопнувшей на немъ рулевой цѣпи.	1	Коломенка.
143	Тоже.	Сентября 19.	На р. Волгѣ, на Мышяковскомъ перекатѣ.	Потопленіе судна, вслѣдствіе сильной бури.	1	Тротникъ.
144	Тоже	Сентября 20.	На р. Волгѣ, у Боровскаго острова.	Столкновеніе судовъ, вслѣдствіе сильной бури.	1	Подчалокъ.
145	Тоже.	Сентября 22.	На р. Волгѣ, въ Нижнемъ Новгородѣ.	Столкновеніе пассажирскаго парохода при встрѣчѣ съ буксирнымъ пароходомъ, шедшимъ снизу.	1	Пароходъ „Василій"
146	Тоже.	Сентября 23.	На р. Волгѣ, у Боровскаго перевоза.	Потопленіе судна, вслѣдствіе сильной бури и волненія.	1	Берлинка.

№№ по порядку.	Названіе судоходной дистанціи, въ предѣлахъ которой случилось происшествіе съ судномъ или плотомъ.	УКАЗАНІЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ПРОИСШЕСТВІЯ. Время происшествія. Мѣсяцъ и число.	Мѣсто происшествія. Названіе воднаго пути и пункта.	Краткое описаніе происшествія.	Число судовъ и плотовъ пострадав. при происшествіи.	Названіе судна по конструкціи.
					1	Пароходъ „Аввакумъ“.
					1	Пароходъ „Ниж. Новг.“
					1	Пароходъ „Акціонеръ“
					2	Парома.
					1	Баржа.
					3	Баржи.
					2	Баржи.
					2	Подчалка.
147	Нижегородская.	Ноября 17.	На р. Волгѣ, въ Нижнемъ Новгородѣ.	Потопленіе и поврежденіе судовъ вслѣдствіе ледохода.	3	Баржи.
					1	Подчалокъ.
					1	Баржа.
					1	Баржа.
					2	Маріинки.
					1	Баржа.
					1	Подчалокъ.
					2	Дебаркадера.
					6	Паромовъ.

Приложение II.

Вѣдомость

об отправленіи и прибытіи пассажировъ, товаровъ и прочихъ перевозокъ, кромѣ общественныхъ, въ пассажирскихъ и товарныхъ поѣздахъ съ **Нижегородской** и на **Нижегородскую** станцію за 1881 годъ по мѣсячно.

Наименованіе статей.	Январь.		Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.		Май.		Іюнь.		Іюль.		Августъ.		Сентябрь.		Октябрь.		Ноябрь.		Декабрь.		ИТОГО.	
	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.	Отправ.	Приб.
Пассажирскій поѣздъ.																										
Пассажиры и дѣти .	5837	5896	5485	5266	6406	5718	6203	5371	7464	8107	7972	8532	9200	21246	26304	21362	15681	8348	7560	6884	6111	5772	6410	6412	110633	106914
Воинскіе чины	5274	1077	584	683	256	1839	217	1500	245	1374	281	839	389	1368	432	781	620	832	579	2391	350	1631	4290	3713	13517	18028
Арестанты и конвой. .	182	170	252	182	185	272	222	379	598	2592	429	3131	517	3417	372	2126	275	1311	191	93	160	270	136	160	3519	14109
Родственники служащихъ	86	84	113	101	83	80	96	98	95	140	121	192	148	203	367	384	181	125	94	83	99	106	114	134	1597	1730
Багажъ и товары.	3865 1/[illegible]	4780 1/[illegible]	3241	4130 1/4	5211 1/2	3430 1/2	2343 3/4	3483	3946	6942 3/[illegible]	5671 1/[illegible]	4977	6661 1/2	18621 1/2	22386 1/4	38695	17589	8271 3/4	5702 1/2	3966	2648 1/4	2656 1/2	3504	3974 1/2	82770 1/2	103928 3/4
Экипажи .			1	—	1	2	1	—	2	4	—	—	2	3	3	—	1	-	1	—	—	—	1	—	18	9
Лошади и скотъ. . .		—	1	4	2	—	—	—	—	1	1	—	14	14	—		—	—	—	—		—	—	1	18	20
Воинская кладь. . .			—	—	112	—	—	—	14	—		—	—	2	—	—	25	126	3	6	—	24	—	—	154	158
Товарный поѣздъ.																										
Товары всѣхъ классовъ.	2169320	470232	2027574	443991	1939688	371409	601275	351032	1266956	483131	1295601	560882	1954424	2146295	4158527	1517203	3361331	618534	3176029	427325	2108103	675510	1649430	1174557	25708258	9240101
Подвижной составъ.	—		—	—	50		50	—	50	9	50	21	171	1	169	57		2	150		-		-	—	690	90
Экипажи.	1	2	1	1	—	5	4	12	11	14	3	5	4	56	8	28	5	16	2	1	1	—	5	3	45	143
Лошади и скотъ. .	543	8	618	8	521	6	752	10	1041	23	643	26	162	95	135	24	314	9	103	11	3	2	238	11	5073	283
Провожатые	18	8	26	5	36	4	29	8	47	24	41	14	29	36	64	28	74	12	26	15	24	11	42	11	456	176
Воинскіе чины .	—		1	—	—	—	—	—	413	1212	—	—		2059	1284	127	693	400	3	—		—		—	2394	3795
кладь.	—		—	45	—	—	—	—	322	1679	—	—	—	206	1452	3395	1407	341	68	—	—	—		—	3294	5621
лошади .	—		1	—	—	—	—	—	6	51	—	—	—	1669	51	69	319	6	1	—	—	—	—		378	1795
„ экипажи		—	1	—	—	—		—	8	28		—	—	70	29	11	39	8	—		—	—	—	—	77	117